Bundel - PS-vergadering van 10 juni 2024

Agenda bijlagen

- Besluitenlijst PS 10-06-2024 -vastgesteld-
- Notulen PS 10-06-2024 -vastgesteld-
- Agenda PS 10-06-2024 -gewijzigd-
- Spreektijden PS 10-06-2024
- Plattegrond Statenzaal

1 Opening en mededelingen.

2 Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden.

- M40-2024 AANGENOMEN CDA e.a. Onderzoek instandhouding buslijn 200
- M39-2024 INGETROKKEN PvdA e.a. Coördinerende rol PNH ter bestrijding wateroverlast in het duingebied
- M41-2024 AANGEHOUDEN CDA JA21 Behoud Kustbuslijn 851
- M42-2024 INGETROKKEN JA21 PvdD SP Onafhankelijk bodemonderzoek Tata Steel terrein
- M43-2024 AANGEHOUDEN ChristenUnie CDA Subsidie Noord-Hollandse orgeltochten
- M44-2024 INGETROKKEN ChristenUnie Welkom in Noord-Holland

2.a Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).
Het Statenlid dat een verzoek tot het houden van een actualiteit wil doen, dient dit verzoek in bij de griffie, uiterlijk op vrijdag voorafgaand aan de vergadering om 12.00 uur.

3 Lijst geheimhouding PS.

- 2024-06-10 Lijst geheime stukken PS

4 Vaststelling notulen en besluitenlijst van de Statenvergadering van 13 mei 2024.

- 2024-05-13 Besluitenlijst PS -vastgesteld-
- 2024-05-13 Notulen PS -vastgesteld-

5 Vaststelling Strategische Statenagenda.

- StrA commissie Landelijk Gebied juni 2024
- StrA commissie Bestuur juni 2024
- StrA commissie Leefomgeving juni 2024
- StrA commissie Ruimte juni 2024

6 Vaststelling lijst ingekomen stukken.

- 2024-06-10 Lijst ingekomen stukken mei 2024

7 Vaststelling voortgangslijst van moties.

- 2024-06-10 memo lijst moties PS
- 2024-06-10 Lijst moties PS

8 Voorlopig aangemerkt als hamerstuk.
Indien de commissie of het presidium besluit dat het een hamerstuk is, dan wordt het punt bij de hamerstukken gevoegd.

8.a Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud (VD-24).

- Brief aan PS over PIP HOV Lisserbroek-Cetsewoud
- Nota van Beantwoording zienswijzen PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
- Nota van Wijzigingen PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Verbeelding Blad 1
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Verbeelding Blad 2
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Verbeelding Blad 3
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Planregels
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Planregels_Bijlage 1_Watercompensatie
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 1 Parkeertelling
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 2 Onderzoek luchtkwaliteit
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 3 Geluidsonderzoek
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 4 Vooronderzoek bodem
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 5 Watertoets
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 6 Watercompensatieplan
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 7 Natuurtoets
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 8 NNN compensatieplan

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 9 Nader ecologisch onderzoek
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 10 Stikstofonderzoek
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 11 Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten
2024-06-10 Voordracht 24 Provinciaal inpassingsplan HOV Lisserbroek-Getsewoud
Advies cie Ruimte PIP HOV Lisserbroek Getsewoud

8.b Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds (VD-25).
Brief aan PS over Ontwerpbegroting 2025, 7e begrotingswijziging 2024 en jaarstukken 2023 Waddenfonds
Begroting Wf 2025 Waddenfonds_begroting2025_jaarstukken 2023_
7e begrotingswijziging 2024 Waddenfonds_begroting2025_jaarstukken2023_
Jaarstukken 2023 Waddenfonds_begroting2025_jaarstukken 2023_
Accountantverslag 2023 Waddenfonds_begroting2025_jaarstukken2023_
2024-06-10 Voordracht 25 ontwerpbegroting 2025 en jaarstukken 2023 GR Waddenfonds
Advies Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds commissie Landelijk Gebied

8.c Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024 (VD-26).
Brief aan PS over inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024
Brief van Waddenfonds inzet_verdeling_Waddenfondsmiddelen
Bijlage brief van Waddenfonds inzet verdeling Waddenfondsmiddelen
2024-06-10 Voordracht 26 Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en 3e begrotingswijziging 2024
Advies Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024 commissie Landelijk Gebied

8.d Nieuwe MRA-Agenda 2025-2028 - 80% versie (VD-27).
Brief aan PS over MRA-Agenda 2025-2028
Conceptbrief aan MRA
80% versie MRA-Agenda
oplegger-80% versie MRA Agenda
Voortgangsnota 2023-MRA
2024-06-10 Voordracht 27 MRA Agenda 2025-2028
Advies uittreksel conceptverslag Cie Bestuur 30 mei 2024 voordracht Nieuwe MRA-agenda 2025-2028- 80% versie

8.e Zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer (VD-28).
Concept begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer voor zienswijze
Aanbiedingsbrief RRK zienswijze concept begroting 2025
2024-06-10 Voordracht 28 Concept-begroting Randstedelijke Rekenkamer 2025
Advies uittreksel cpt-verslag Cie Bestuur 30 mei 2024 voordracht zienswijze op begroting 2025 RRK

8.f Financieringsstatuut 2024 (VD-29).
Brief aan PS over actualisatie financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024
Financieringstatuut provincie Noord-Holland 2024
2024-06-10 Voordracht 29 Financieringsstatuut provincie NH 2024
Advies uittreksel conceptverslag Cie Bestuur 30 mei 2024 voordracht Financieringsstatuut

8.g Toestemming PS voor treffen van gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (VD-30).
Brief aan PS over toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling OD NHN
Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord
Overzicht aanpassingen en zienswijzen collegeregelingen
Toelichting wijziging Gemeenschappelijke Regeling
2024-06-10 Voordracht 30 Toestemming PS voor treffen van gewijzigde gemeensch. regeling Omgevingsdienst NH-Noord
Advies cie. Leefomgeving 30-05-2024 bij VD Toestemming PS treffen van gewijzigde gemeenschappelijke regeling OD-NHN

9 Visie Publieke Mobiliteit (VD-23).
Oplegnotitie Visie Publieke Mobiliteit

Brief aan PS over vaststellen Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland
GEAMENDEERDE Visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland versie 14-06-2024
2024-06-10 Voordracht 23 GEAMENDEERD Visie Publieke Mobiliteit
Overzicht reacties en beantwoording Visie Publieke Mobiliteit
advies cie Ruimte Visie publieke mobiliteit
A9-2024 AANGENOMEN D66 e.a. Nachtvervoer
A10-2024 AANGENOMEN BBB e.a. Rechtvaardigen vervoerwaarde R-Net binnen MRA
A11-2024 AANGENOMEN BBB SP VVD 50PLUS Vier keer in landelijk gebied
A13-2024 AANGENOMEN VVD e.a. Toevoegingen sociale veiligheid
A12-2024 VERWORPEN Volt Toekomstperspectief voor autonoom vervoer
M45-2024 INGETROKKEN PvdD Belevingswaarde publieke mobiliteit
M46-2024 VERWORPEN Volt Van autokilometers naar duurzame OV-kilometers

10 Vragenuur.
Het Statenlid dat tijdens het vragenuur mondelinge vragen wil stellen, dient deze vragen in bij de griffie, uiterlijk op vrijdag voorafgaand aan de vergadering om 12.00 uur.

10.a Interpellatiedebat inzake Project Wieringerhoek (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).
(Dit punt is aangehouden.)
2024-06-10 Interpellatieverzoek JA21 over transparantie-integriteit project Wieringerhoek en rol gedeputeerde Kocken

11 Indien aan de orde: advies GS op motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.
(Dit punt is wat eerder behandeld, na punt 9.)

12 Gebundelde stemming van alle motie(s) amendement(en) en voordracht.

13 Sluiting.

Provincie Noord-Holland

Besluitenlijst PS -vastgesteld-

Datum vergadering	:	**10 juni 2024**
Voorzitter	:	dhr. A.Th.H. van Dijk
Griffier	:	dhr. M.J.E.M. van Dam
Vergaderstukken	:	online beschikbaar PS 10-06-2024

1. Opening en mededelingen.

Afwezig zijn dhr. Dekker (FvD), mw. Berkvens (D66) en mw. De Sain (BBB)

2. Vaststelling agenda en regeling werkzaamheden.

- Er zijn geen actualiteiten en geen mondelinge vragen ingediend.
- Het verzoek van fractie JA21 om een interpellatie inzake “Transparantie en integriteit rondom het project Wieringerhoek en de rol van gedeputeerde Kocken” te houden, wordt aangehouden.
- Er zijn 6 moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend:
  - **M39-2024** door fracties PvdA, VVD, CDA, SP, PvdD, Volt en BBB inzake “Coördinerende rol Provincie Noord-Holland ter bestrijding van wateroverlast in het duingebied”;
  - **M40-2024** door fracties CDA, JA21, ChristenUnie, PvdD, 50PLUS, PVV, D66, VVD, Volt en SP inzake “Onderzoek instandhouding buslijn 200”;
  - **M41-2024** door fracties CDA en JA21 inzake “Behoud kustbuslijn 851”;
  - **M42-2024** door fracties JA21, PvdD en SP inzake “Onafhankelijk bodemonderzoek Tata Steel-terrein”;
  - **M43-2024** door fracties ChristenUnie en CDA inzake “Subsidie Noord-Hollandse orgeltochten”.
  - **M44-2024** door fractie ChristenUnie inzake “Welkom in Noord-Holland”.

  De stemming over deze moties is uitgewerkt bij punt 12.

De agenda wordt vastgesteld.

2a. Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming PS).

Er zijn geen actualiteiten ingediend.

3. Lijst geheimhouding PS.

Er is een punt toegevoegd aan de lijst geheime stukken met ID-nummer 2024-2. De geheimhouding betreft een aantal passages van eerder openbaar gemaakte stukken over project Zon-op-water Wieringerhoek.

De lijst geheime stukken wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. **Vaststelling notulen en besluitenlijst van de Statenvergadering van 13 mei 2024.**
De notulen en de besluitenlijst van de Statenvergadering van 13 mei 2024 zijn ongewijzigd vastgesteld.

5. **Vaststelling Strategische Statenagenda.**
De strategische Statenagenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

6. **Vaststelling lijst ingekomen stukken.**
De lijst ingekomen stukken wordt vastgesteld.

7. **Voortgangslijst van moties.**
De lijst moties wordt vastgesteld.

8. **Hamerstukken.**
Totaal aanwezig bij vaststelling van dit punt: 52 leden.
Dhr. Dekker (FvD), mw. Berkvens (D66) en mw De Sain (BBB) zijn afwezig.

8a. **Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud.**
Voordracht 24-2024

8b. **Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds.**
Voordracht 25-2024

8c. **Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024.**
Voordracht 26-2024

8d. **Nieuwe MRA-Agenda 2025-2028 - 80% versie.**
Voordracht 27-2024

8e **Zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer.**
Voordracht 28-2024

8f. **Financieringsstatuut 2024.**
Voordracht 29-2024

8g. **Toestemming PS voor treffen van gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.**
Voordracht 30-2024

De besluiten behorende bij punten 8a t/m 8g zijn aangenomen en zijn bij de hamerstukken van deze vergadering op de website gepubliceerd.

- Fractie PVV wenst aantekening **tegen** voordracht 27 (punt 8d) te stemmen.

9. Visie Publieke Mobiliteit.

Voordracht 23-2024

Totaal aanwezig bij stemming: 52 leden.
Dhr. Dekker (FvD), mw. Berkvens (D66) en mw De Sain (BBB) zijn afwezig.

Er zijn 5 amendementen ingediend, waarvan er 1 is verworpen en 4 zijn aangenomen:

- **A9-2024 door fracties D66, SP, JA21, CDA, Volt, PvdD, ChristenUnie en 50PLUS inzake "Nachtvervoer" is aangenomen.**
  Voor 51 stemmen en tegen 1 stem. Tegen stemt de fractie FvD.
  Dictum:
  PS besluit in het ontwerpbesluit:
  op pagina 21 onder de kop Bedieningstijden voor de zin: "Nachtvervoer is maatwerk."
  het volgende toe te voegen:
  "De provincie streeft ernaar om waar mogelijk een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar te hebben tussen 1:00 en 6:00 naar voorzieningen en belangrijke werklocaties."

- **A10-2024 door fracties BBB, PvdD, VVD, SP en 50PLUS inzake "Rechtvaardigen vervoerwaarde R-Net binnen MRA" is aangenomen.**
  Voor 45 en tegen 7 stemmen. Tegen stemmen de fracties D66, Volt, FvD en ChristenUnie.
  Dictum:
  PS besluit:
  op bladzijde 21 de zinnen "In stedelijk gebied is de frequentie minimaal zes keer per uur (in beide richtingen). Dit is het huidige R-net in de MRA"
  te vervangen door:
  "In het Programma van Eisen voor R-net dat in het stedelijk gebied in de MRA wordt toegepast, geldt een minimum frequentie van zes keer per uur in de spits in beide richtingen. De vervoerwaarde moet dit echter wel rechtvaardigen."

- **A11-2024 door fracties BBB, SP, 50PLUS en VVD inzake "Vier keer in landelijk gebied" is aangenomen.**
  Voor 42 en tegen 10 stemmen. Tegen stemmen de fracties D66, JA21, Volt, FvD en ChristenUnie.
  Dictum:
  PS besluit:
  op bladzijde 5 de zin "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of acht keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied";
  te vervangen door:
  "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier keer per uur voor landelijk en stedelijk gebied."
    - Fractie PvdD wenst aantekening voor amendement 11 te stemmen; was eigenlijk van plan om tegen te stemmen omdat de fractie vindt dat dit amendement niets verandert aan het stuk, maar stemt toch voor omdat de gedeputeerde akkoord is en fractie BBB dit met verve heeft verdedigd.

- **A13-2024 door fracties VVD, D66, PvdA, BBB en GroenLinks inzake “Toevoegingen sociale veiligheid” is unaniem aangenomen.**
  Dictum:
  PS besluit in het ontwerpbesluit:
  1. op pagina 22 onder de kop Sociale veiligheid de zin: "De provincie streeft een goede sociale veiligheid voor reizen met publieke mobiliteit na."
     te laten vervallen en te vervangen door de zin:
     "De Provincie víndt een goede sociale veiligheid een basisvoorwaarde voor goede, betrouwbare en veilige publieke mobiliteit.";
  2. op pagina 22 onder de kop Sociale veiligheid na de zin "Sociale veiligheid op haltes en in de omgeving is de verantwoordelijkheid van de gemeente (openbare ruimte)." de volgende zin toe te voegen:
     "Daarbij wordt er bij het ontwerpen van de publieke ruimte, zoals de haltes, de hub, etc. van provinciale infrastructuur rekening gehouden met het zo inrichten dat de veiligheidsbeleving voor iedereen zo optimaal mogelijk is. Bij cofinanciering vanuit de provincie van gemeentelijke infrastructuur geven we eveneens dit uitgangspunt mee."

- **A12-2024** door fractie Volt inzake “Toekomstperspectief voor autonoom vervoer” is verworpen. Voor 6 en tegen 46 stemmen. Voor stemmen de fracties PvdD en Volt.
  - Fractie D66 wenst aantekening tegen amendement 12 te stemmen; vindt het idee sympathiek en geeft aan dat autonoom vervoer zeker belangrijk wordt in de toekomst en in deze visie kan daar zeker de ruimte voor gevonden worden; maar vindt dat er met dit amendement niet echt heel veel aan toegevoegd wordt.
  - Fractie ChristenUnie wenst aantekening tegen amendement 12 te stemmen; vindt het ook een goed idee om de kansen van autonoom vervoer te verkennen, maar denkt dat dit amendement te specifiek in gaat op een pilot en stemt daarom tegen.
  - Fractie 50PLUS wenst aantekening tegen amendement 12 te stemmen en sluit zich aan bij fractie ChristenUnie.

Er zijn 2 moties ingediend, waarvan er 1 is ingetrokken en 1 is verworpen:

- **M45-2024** door fractie PvdD inzake “Belevingswaarde Publieke mobiliteit” is ingetrokken.
- **M46-2024** door fractie Volt inzake “Van autokilometers naar duurzame OV-kilometers” is verworpen. Voor 3 en tegen 49 stemmen. Voor stemmen de fracties Volt en ChristenUnie.
  - Fractie PvdD wenst aantekening tegen motie 46 te stemmen; ondersteunt natuurlijk altijd de beweging van auto naar OV, maar vindt het tweede deel van de bolletjes echt onuitvoerbaar omdat het niet afgemeten kan worden of OV-kilometers altijd een verbetering zijn; er kan soms ook gewoon minder worden gereisd.
  - Fractie D66 wenst aantekening tegen motie 46 te stemmen; is ook voorstander van duurzaam vervoer en heeft er laatst in de Noord-Hollandse klimaataanpak een hele uitleg daarover gegeven en zal dat blijven doen; wanneer dit weer wordt besproken later in de Staten, komt de fractie er graag op terug hoe dit verbeterd kan worden in deze periode.

Voordracht 23-2024 "Visie Publieke Mobiliteit" is geamendeerd aangenomen.
Voor 47 en tegen 5 stemmen. Tegen stemmen de fracties FvD, SP en 50PLUS. Het geamendeerde besluit 23-2024 alsmede de aangenomen amendementen A9-, A10-, A11- en A13-2024, behorende bij de voordracht zijn bij agendapunt 9 van deze vergadering op de website gepubliceerd.

- Fractie SP wenst aantekening tegen voordracht 23 te stemmen en verwijst naar de bijdragen eerder gedaan door fractie SP.
- Fractie JA21 wenst aantekening voor voordracht 23 te stemmen, behoudens de klimaatopgave, specifiek ook de verduurzaming en het elektrificeren van de bussen, afgerond met het STOMP-principe.
- Fractie PVV wenst aantekening voor voordracht 23 te stemmen; met dien verstande dat de fractie zich aansluit bij de voorbehouden die ook al door fractie JA21 zijn gemaakt.
- Fractie Volt wenst aantekening voor voordracht 23 te stemmen; geeft aan dat ondanks dat hun amendementen en moties gesneuveld zijn, er toch wel heel goede dingen in de visie staan.
- Fractie 50PLUS wenst aantekening voor voordracht 23 te stemmen en geeft complimenten aan de gedeputeerde en de ambtenaren voor dit complete stuk.

10. Vragenuur.
Er zijn geen mondelinge vragen ingediend voor het Vragenuur.

11. Advies GS moties Vreemd aan de Orde van de Dag.
GS heeft advies gegeven op de 6 moties Vreemd aan de Orde van de Dag die bij punt 2 zijn ingediend.

12. Gebundelde stemming van alle moties, amendementen en voordrachten.
Totaal aanwezig bij stemming: 52 leden.
Dhr. Dekker (FvD), mw. Berkvens (D66) en mw De Sain (BBB) zijn afwezig.

De stemmingen met betrekking tot de punt 9 is uitgewerkt bij de betreffende agendapunten.

Stemmingen moties Vreemd aan de Orde van de Dag:
Er zijn 6 moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend, waarvan er 5 ingetrokken en 1 is aangenomen:

- **M40-2024 door fracties CDA, JA21, ChristenUnie, PvdD, 50PLUS, PVV, D66, VVD, Volt en SP inzake "Onderzoek instandhouding buslijn 200" is unaniem aangenomen.**
  Dictum:
  PS draagt GS op:
  om als provinciale concessieverlener te onderzoeken hoe (een vorm van) buslijn 200 van Huizen - Blaricum naar Utrecht Science Park behouden kan blijven.

- **M39-2024** door fracties PvdD, VVD, CDA, SP, PvdD, Vol en BBB inzake “Coördinerende rol Provincie Noord-Holland ter bestrijding van wateroverlast in het duingebied” is ingetrokken.
- **M41-2024** door fracties CDA en JA21 inzake “Behoud kustbuslijn 851” is aangehouden.
- **M42-2024** door fracties JA21, PvdD en SP inzake “Onafhankelijk bodemonderzoek Tata Steel-terrein” is ingetrokken.
- **M43-2024** door fracties ChristenUnie en CDA inzake “Subsidie Noord-Hollandse orgeltochten” is aangehouden.
- **M44-2024** door fractie ChristenUnie inzake “Welkom in Noord-Holland” is ingetrokken.

13. Sluiting

De voorzitter sluit de Statenvergadering van 10 juni 2024

Notulen -vastgesteld-

Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum Statenvergadering	:	10 juni 2024
Voorzitter	:	dhr. A.Th.H. van Dijk
Griffier	:	dhr. M.J.E.M. van Dam
Contactpersoon griffie	:	mw. V. Mulder - statengriffie@noord-holland.nl

Aanwezig:
mw. M. van Aesch (PvdD), mw. R. Alberts-Oosterbaan (SP), mw. G. Bakker (VVD), dhr. M. Becker (BBB), dhr. D.J. van den Berg (JA21), mw. I.A. Bezaan (PVV), mw. G.W. de Boer (PvdA), mw. A. den Boer (BBB), dhr. J. Boer (VVD), mw. Bouhlel-Lascaris (SP), Statenlid R.I. Bwefar (GL), dhr. J. Dessing (FvD), Statenlid W.J. Freeman (GL), Statenlid A. Gielen (GL), dhr. J.P.H.M. van Gilse (VVD), mevrouw. I.M. Haas (PvdD), mw. M.C.T. ten Ham (PvdA), dhr. M.A. Hanou (PvdD), dhr. D.G. Heijnen (CDA), mw. M.P. van der Helm-Chandansingh (50PLUS), dhr. J.P. Hollebeek (PvdD), mw. K.M.A. Jansen (D66), dhr. E.B. Kanik (D66), dhr. A. Karar (PvdA), dhr. M.C.A. Klein (ChristenUnie), mw. W. Koning-Hoeve (CDA), Statenlid P.P. Korzelius (GL), Statenlid P.J. Laport (GL), dhr. G.L.J. Leerink (PvdA), dhr. I.J.M. Mantel (JA21), dhr. D. de Moel (PVV), dhr. H.S. Mülder (D66), dhr. R. Nijkamp (BBB), mw. L.G.Y. Ouderkerken (VVD), mw. F. Oulad Hadj (PvdA), mw. M.C.G. Poot (VVD), dhr. N.A.L. Roosendaal (VVD), mw. J.M. Schneemann (Volt), mw. I.D. Sijbenga (BBB), dhr. H.J.F.X.P. Stulemeijer (50PLUS), dhr. P.G. Teeuwen (BBB), dhr. K.J. Terwal (VVD), dhr. R. van Tiggelen (PVV), mw. K. Uiterwijk (JA21), dhr. V.H. Valk (BBB), dhr. G.J. Vendrig (BBB), dhr. C.H. Vonk (PvdA), Statenlid N.M. van der Waart (GL), dhr. T. Wagelaar (PvdA), Statenlid M. de Weerdt (Volt), Statenlid T.K. van Wijnen (GL), dhr. B.G.P. de Wit (VVD).

Afwezig: mw. L.C.M. Berkvens (D66), dhr. R.J. Dekker (FvD), mw. G.M. de Sain (BBB).

Agenda		Paginanummer:
1.	Opening en mededelingen.	(3)
2.	Vastelling agenda en regeling van werkzaamheden.	(3)
2.a	Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).	(9)
3.	Lijst geheimhouding PS.	(9)
4.	Vaststelling notulen en besluitenlijst van de Statenvergadering van 13 mei 2024.	(9)
5.	Vaststelling Strategische Statenagenda.	(10)
6.	Vaststelling lijst ingekomen stukken.	(10)
7.	Vaststelling voortgangslijst van moties.	(10)
8.	Voorlopig aangemerkt als hamerstuk.	(10)
8.a	Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud (VD-24).	(10)
8.b	Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds (VD-25).	(10)
8.c	Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024 (VD-26).	(10)
8.d	Nieuwe MRA-Agenda 2025-2028 - 80% versie (VD-27).	(10)
8.e	Zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer (VD-28).	(10)
8.f	Financieringsstatuut 2024 (VD-29).	(10)
8.g	Toestemming PS voor treffen van gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (VD-30).	(10)
9.	Visie Publieke Mobiliteit (VD-23).	(11)
10.a	Fractiedebat inzake Voortgang PPLG (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).	(38)
11.	Indien aan de orde: advies GS op motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.	(38)
10.	Vragenuur.	(40)
12.	Gebundelde stemming van alle motie(s).	(40)
13.	Sluiting	(44)

Opening om 13.05 uur.

1. Opening en mededelingen.

De **VOORZITTER**: Goedemiddag, dames en heren, beste Statenleden, kijkers, luisteraars, welkom bij deze Statenvergadering van de provincie Noord-Holland, 10 juni. Ik open de vergadering. Ik wil iedereen verzoeken zijn mobiele telefoons op stil te zetten. En natuurlijk ook een hartelijk welkom aan belangstellenden en pers die deze vergadering via de website volgen. Er is een bericht van verhindering ontvangen van de volgende leden. Dat is mevrouw Berkvens van D66, mevrouw De Sain van de BBB en de heer Dekker van Forum van Democratie. Als het goed is, is verder iedereen vandaag aanwezig. Zo te horen bent u allemaal aanwezig. Dus dat is fijn.

2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar agendapunt 2, de regeling van onze werkzaamheden. We gaan eerst de primus vaststellen, mocht het komen vandaag tot een hoofdelijke stemming. Dat doe ik natuurlijk op basis van ons Reglement van Orde. Dan beginnen we met nummer twaalf en dat is mevrouw Jansen van D66. Dus mocht het tot- U denkt dat u de hoofdprijs heeft gewonnen. Nee, mocht het tot een hoofdelijke stemming komen. Zo ziet u maar, u moet blijven opletten, want voordat je het weet krijg je een functie.

Er zijn in het kader van de vaststelling van de agenda geen actualiteit of mondelinge vragen voor het vragenuur ingediend. Zoals u weet is het interpellatiedebat uitgesteld.

En dan ben ik eigenlijk bij de moties vreemd aan de orde van de dag. De eerste motie wordt ingediend door de fractie van de PvdA en de VVD, met als titel Coördineerde rol provincie Noord-Holland ter bestrijding van wateroverlast in het duingebied. Ik geef de indiener, de heer Leerink, de kans, de gelegenheid om het even toe te lichten.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja, dank u wel, voorzitter. Hij wordt inmiddels ingediend door een paar meer fracties: PvdA, VVD, CDA, SP, PvdA, Volt, BBB en JA21; om volledig te zijn.

Voorzitter, er is in het duingebied al enige tijd sprake van behoorlijke wateroverlast in verband met de hevige regenval van de afgelopen periode, en die gaat vandaag ook nog vrolijk door. Dat was de reden voor ons commissielid Jan Stam om dat in de commissievergadering aan de orde te stellen, want deze wateroverlast leidt nogal tot problemen voor bewoners, recreanten en ondernemers. En het lastige feit doet zich hier voor dat verschillende instanties en verschillende overheden verantwoordelijk zijn voor een apart onderdeel als het gaat om het aanpakken van die wateroverlast. We hebben de waterschappen, de provincie, de gemeenten, et cetera. En wij denken dat het goed is in deze dat de provincie hier toch een wat regisserende en coördinerende rol neemt. Dat vinden wij ook in de rol liggen die de provincie past. We vinden het altijd belangrijk dat we zoveel mogelijk optreden als één overheid zonder in de aparte bevoegdheden te willen treden, en lijkt het dat hier een rol voor de provincie is weggelegd. Vandaar dat we met deze motie gekomen zijn, waarin wij het college verzoeken om een helder overzicht te maken van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van alle semipublieke instanties in het duingebied die betrokken zijn bij de wateroverlast, het initiatief te nemen tot bestuurlijk coördinerend overleg met deze instanties, Provinciale Staten voor het eind van 2024 te informeren over de uitkomsten en de voortgang. Dat is de motie.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 39-10 juni 2024
Coördinerende rol Provincie Noord-Holland ter bestrijding van wateroverlast in het duingebied

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.
Overwegende dat:

- *Er in het duingebied als gevolg van hevige regenval sprake is van ernstige wateroverlast;*
- *Deze wateroverlast leidt tot problemen voor bewoners, recreanten en ondernemers;*
- *Verschillende overheden en instanties verantwoordelijkheid hebben voor verschillende aspecten van de wateroverlast in het gebied, wat een samenhangende aanpak in de weg kan staan en voor onduidelijkheid zorgt bij de burger;*
- *Het in de ven¡¿achting ligt dat wateroverlast als deze in de toekomst steeds vaker voor zal komen.*

Van mening dat:

- *Het in de rede ligt dat de provincie als bovenregionale bestuurslaag een coördinerende rol speelt rond dit type vraagstukken.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *Een helder overzicht te maken van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van alle (semi-) publieke instanties in het duingebied die betrokken zijn bij de wateroverlast*
- *Het initiatief te nemen tot bestuurlijk/coördinerend overleg met deze instanties*
- *Provinciale Staten voor het einde van 2024\e informeren over de uitkomst en voortgang.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Gert-Jan Leerink (PvdA), Gerda Bakker (VVD), Gert Vendrig (BBB), Ilona Haas (Partij voor de Dieren), Remine Alberts (SP), Julia Schneemann (Volt) en Willemien Koning(CDA).

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Hij is ondertekend. Dus daarmee ook ingediend en maakt onderdeel uit van onze beraadslagingen.

De tweede motie Vreemd- De heer Stulemeijer.

De heer **STULEMEIJER** (50PLUS): Ik mag niet interrumperen. Helaas. Ik wilde graag zeggen dat de voorgaande motie onze warme steun heeft. We hadden hem graag mede-ingediend. Dat wilde ik even benadrukken door deze interruptie. Sorry voor de interruptie.

De **VOORZITTER**: Dat is goed, maar de volgende keer kunt u ook gewoon een stemverklaring afgeven als we hem in stemming brengen. Maar u heeft het nu al gezegd. Dat is een heel slimme aanpak. Maar ik wilde hem niet aanbevelen bij de overige fracties.

Dan gaan we daar de tweede motie Vreemd, ingediend door het CDA, JA21, ChristenUnie, Partij voor de Dieren, 50PLUS, de PVV, D66 en VVD. Het gaat over het onderzoek instandhouding buslijn tweehonderd Huizen. De heer Heijnen van het CDA zal hem toelichten.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Ja, voorzitter, dank. Die wordt ook nog ingediend door Volt en de SP in de rij die u net opnoemde.

Voorzitter, zoals u wellicht weet, kom ik oorspronkelijk uit Huizen. Huizen is een van de grotere gemeenten in Nederland zonder een eigen treinstation. Het is daarom goed voor de gemeente Huizen dat er een provincie is, want die kan voorzien in een goed werkende ov-verbinding met de bus. Dat geldt natuurlijk niet alleen voor de gemeente Huizen, maar ook voor vele andere gemeenten in onze mooie provincie. We spreken daar straks over bij de Visie publieke mobiliteit. Voor het Gooi is, naast de verbinding met Amsterdam via de HOV-lijn, de verbinding met Utrecht van groot belang. Dit geldt zeker voor studenten. Buslijn tweehonderd van Huizen, Blaricum en straks ook Eemnes en Laren naar Utrecht Science Park voorziet daarmee in een grote behoefte. Transdev overweegt echter in het Vervoersplan 2025 om deze buslijn op te heffen. En dat zal grote gevolgen hebben voor studenten en mensen die werken in Utrecht. Het alternatief is dat zij vaker moeten overstappen en meer reiskosten kwijt zijn. Een forse achteruitgang in de dienstverlening dus. Ook de Reizigers Advies Raad Openbaar Vervoer Noord-Holland, het Rocov, heeft Transdev geadviseerd om buslijn tweehonderd niet op te heffen, maar te kijken wat de mogelijkheden zijn voor behoud. Daarnaast hebben de gemeenteraden van Huizen en Blaricum beide een motie aangenomen welke pleit voor het behoud van buslijn tweehonderd. Al met al dus een brede oproep voor behoud van deze buslijn. En voorzitter, aangezien de provincie als concessiehouder over de buslijnen gaat, heb ik de volgende motie, zoals gezegd, ingediend samen met JA21, ChristenUnie, Partij voor de Dieren, 50PLUS, PVV, D66, VVD, Volt en de SP. Die vragen om GS op te dragen om als provinciale concessieverlener te onderzoeken hoe een vorm van buslijn tweehonderd van Huizen-Blaricum naar Utrecht Science Park behouden kan blijven, en gaan over tot de orde van de dag.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 40-10 juni 2024
Onderzoek instandhouding buslijn 200

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.
Constaterende dat:

- *Transdev overweegt om buslijn 200, de rechtstreekse buslijn tussen Huizen - Blaricum - Utrecht Science Park op te heffen;*
- *Veel studenten en mensen die in Utrecht studeren en werken, deze buslijn nemen'*

Overwegende dat:

- *Deze reizigers minstens 20 minuten langer aan het reizen zijn en 2 keer moeten overstappen, wanneer deze buslijn opgeheven wordt;*
- *Deze reizigers daarmee ook meer reískosten kwijt zijn;*
- *Huizen geen treinverbinding heeft en daarom is aangewezen op het busnetwerk voor verbinding met omliggende grote steden;*
- *De reizigersadviesraad openbaar vervoer Noord-Holland (ROCOV-NH) Transdev heeft geadviseerd om lijn 2OO niet op te heffen, en te kijken waar de reizigers behoefte aan hebben;*
- *Na het gereed maken van de HOV-halte in Eemnes, de inwoners van Eemnes en Laren ook gebruik kunnen en zullen maken van deze busverbinding;*
- *De gemeenteraad van Huizen en Blaricum unaniem een motie hebben aangenomen die pleit voor behoud van buslijn 200.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *Om als provinciale concessieverlener te onderzoeken hoe (een vorm van) buslijn 200 van Huizen - Blaricum naar Utrecht Science Park behouden kan blijven.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Dennis Heijnen (CDA), Daniël van den Berg (JA21), Michel Klein (ChristenUnie), Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren), Anneke van der Helm-Chandansingh (50PLUS), Ilse Bezaan (PVV), Emre Kanik (D66), Jeroen Boer (VVD) en Maik de Weerdt (Volt).

De **VOORZITTER**: Dank je wel. En ook deze motie maakt onderdeel uit van onze beraadslagingen.

De volgende motie Vreemd wordt ingediend door JA21 en Partij voor de Dieren. De titel is- [...] O, wacht even. Ja, dat is goed. Het CDA, JA21 en misschien nog een rijtje andere fracties. Dat is Behoud kustbuslijn 851.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Dank, voorzitter. Dat scheelt weer lopen.

Voorzitter, onze prachtige Noord-Hollandse stranden zijn populair bij toeristen en dagjesmensen. En hoe mooi is het als deze stranden met openbaar vervoer te bereiken zijn? Dit scheelt verkeer op de toch al drukke wegen aan de kust. En al jaren rijdt in de maanden juli en augustus tussen de badplaatsen Petten en Den Helder station NS via Callantsoog Kustbus 851. Aanvankelijk zat deze bus in de reguliere concessie, maar toen bleek dat deze bus niet langer gereden kon worden door gebrek aan personeel, is er een mooi publiek-privaat initiatief ontstaan. De ondernemersverenigingen uit Den Helder en Schagen en de gemeenten Schagen en Den Helder besloten de Kustbus zelf gratis aan te bieden aan toeristen en dagjesmensen die verblijven in het kustgebied Noord-Holland Noord. So far, so good. Maar nu blijkt dat Transdev in het nieuwe vervoersplan op een klein deel van de route van de gratis Kustbus gaat rijden met een reguliere buslijn. Namelijk tussen de haltes Huisduinen en Den Helder Station NS. En de bus van Transdev is natuurlijk niet gratis. Om te voorkomen dat niemand dan in die bus zit, mag Kustbus 851 daarom niet langer meer doorrijden naar het station van Den Helder, wat een geweldig ov-knooppunt is, en moet dus stoppen bij de halte Huisduinen. Het gevolg: een veel minder aantrekkelijke Kustbus, gedoe voor reizigers en mogelijk inkomstenverlies voor ondernemers aan de kust. En vanuit de gemeente begrepen wij dat er een kort gesprek is geweest met de gedeputeerde, waar is aangegeven dat beide lijnen niet naast elkaar kunnen bestaan. Het is kiezen of delen. Je mag jaarrond rijden met de reguliere lijnen in Den Helder of die twee maanden gratis Kustbus.

Voorzitter, dat vinden wij een gekke keuze, want er zijn toch andere opties, zoals een Kustbus op het hele uur of een reguliere lijn op het half uur, een stop op een van de richtingen of een alternatieve halte dicht bij Huisduinen, maar niet op de Transdevlijn, et cetera, et cetera.

Voorzitter, volgens het CDA is er meer mogelijk dan wat er nu wordt voorgesteld. Daarom heb ik samen met JA21 de volgende motie met het dictum: om met alle betrokken partijen van de Kustbus in gesprek te gaan en te zoeken naar oplossingen voor behoud van kustbuslijn 851.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 41-10 juni 2024
Behoud kustbusliin 851

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.
Constaterende dat:

- *Kustbus lijn 851 is een zomerlijn voor toeristen en rijdt in het hoogseizoen (juli en augustus) tussen de badplaatsen Petten en Den Helder via Callantsoog;*
- *De Kustbus is publiek/privaat initiatief van ondernemersverenigingen OFS Recreatie en Toerisme en OVDH en de gemeenten Schagen en Den Helder;*
- *De Kustbus niet wordt gereden in de reguliere concessie door gebrek aan personeel;*
- *De Kustbus gratis wordt aangeboden aan toeristen en dagjesmensen die verblijven in het kustgebied van Noord-Holland Noord;*
- *De Kustbus door de nieuwe dienstregeling van de provincie met Transdev niet langer (gratis) mag rijden tussen de haltes Huisduinen en Den Helder, station NS.*

Overwegende dat:

- *Met het vervallen van de haltes tussen Huisduinen en Den Helder, Station NS een belangrijke schakel van de dienstregeling en de aansluiting op het spoornetwerk van de Kustbus vervalt;*
- *Door het vervallen van de haltes de kust van Noord-Holland Noord veel lastiger te bereiken is met het Openbaar Vervoer en ondernemers daar schade van ondervinden;*
- *Overstappen van de reguliere lijn van Transdev (lijn 37) op de Kustbus (lijn 851) bij Huisduinen ingewikkeld is;*
- *De betrokken partijen niet van tevoren op de hoogte zijn gesteld over de vervallen haltes van de Kustbus, terwijl partijen bereid zijn om samen te zoeken naar oplossingen.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *Om met alle betrokken partijen van de Kustbus in gesprek te gaan en te zoeken naar oplossingen voor het behoud van Kustbuslijn 851.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Dennis Heijnen (CDA) en Daniël van den Berg (JA21).

De **VOORZITTER**: Dank u wel. En ook deze motie maakt onderdeel uit van onze beraadslagingen.

Dan kom ik nu bij de motie Onafhankelijk bodemonderzoek Tata Steelterrein, ingediend door JA21 en Partij voor de Dieren. Mevrouw Uiterwijk van JA21 zal hem nader toelichten.

Mevrouw **UITERWIJK** (JA21): Dank u wel, voorzitter. Er zijn al langere tijd zorgen bij omwonenden over de bodemvervuiling bij Tata Steel. Onlangs bij een presentatie van het Wijers & Blom-rapport lekte er een bedrag van twaalf miljard, wat nodig zou zijn voor de sanering van de grond onder Tata. Dat heeft eigenlijk weer geleid tot extra vragen. Zeker ook met het oog op de Groen Staalplannen van Tata Steel, waarbij er natuurlijk enkele fabrieken afgebroken gaan worden en elders op de trein weer opgebouwd gaan worden, maar de verwachting is dat er ook gegraven moet worden op het Tata Steelterrein en er ook een gedeeltelijke sanering nodig is. Recent hebben we het in de commissie kort besproken en in de Tweede Kamer is het er wat uitgebreider over gegaan. Daarbij kwam eigenlijk ook naar voren dat het geen onderdeel is van de maatwerkafspraken, maar dat bodemkwaliteit en bodemonderzoek toch gezien wordt als een uitvoeringstaak van de provincie, als daar al behoefte aan is. En daarom komen wij vandaag met een motie Vreemd aan de Orde van de Dag en daarmee roepen wij Gedeputeerde Staten op om onafhankelijk onderzoek te doen naar hoe vervuild de bodem onder en rondom het Tata Steelterrein is en welk effect het heeft op de gezondheid van de leefomgeving, de werknemers en de omwonenden. Deze motie Vreemd wordt mede-ingediend door Partij voor de Dieren en de SP. Dank u wel.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 42-10 juni 2024
Onafhankelijk bodemonderzoek Tata Steelterrein

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.
Constaterende dat:

- *De bodem (grond en grondwater) van het Tata Steel-terrein op veel plekken zwaar verontreinigd is;*
- *In het rapport 'Hoe Tata Steel Nederland te verduurzamen?' van Wijers/Blom een bedrag van L2 miljard euro aan saneringskosten genoemd wordt;*
- *De provincie bevoegd gezag is voor de bodemkwaliteit en voor sanering van het terrein.*

Overwegende dat:

- *Het onduidelijk is welke impact deze bodemvervuiling heeft op de gezondheid in de leefomgeving, de werknemers en de omwonenden van Tata steel;*
- *Het onduidelijk is of en in welke mate deze vervuiling van de bodem zich ook verspreid naar gebieden buiten het Tata Steel-terrein;*
- *Het naar alle waarschijnlijkheid nodig is om tijdens de uitvoering van het Heracless Groen staal-plan delen van het terrein van Tata Steel te saneren.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *Onafhankelijk onderzoek te doen naar hoe vervuild de bodem onder en rondom het Tata Steel-terrein is en welk effect dit heeft op de gezondheid van de leefomgeving, de werknemers en de omwonenden.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Kelly Uiterwijk (JA21), Marc Hanou (Partij voor de Dieren) en Remine Alberts (SP).

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ook deze motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Ik zie dat deze ook mede is ingediend door de SP.

De volgende motie Vreemd zal worden ingediend door de ChristenUnie en het CDA. De titel is Noord-Hollandse orgeltochten. De indiener, de heer Klein van de ChristenUnie, zal hem nader toelichten.

De heer **KLEIN** (CU): Dank u wel, meneer de voorzitter. De Stichting Orgeltochten Noord-Holland organiseert al vijftig jaar orgeltochten door de verschillende regio's in Noord-Holland. Dat heeft een heel goede reden, want Noord-Holland is de provincie met de hoogste orgeldichtheid. Orgels zijn een belangrijk deel van ons cultureel erfgoed. En met deze orgeltochten wordt dit deel van ons erfgoed op een prachtige manier onder de aandacht gebracht. De Stichting Orgeltochten Noord-Holland heeft zich enkele malen tevergeefs gemeld bij de provincie om in aanmerking te komen voor een beperkte subsidie. En dat vinden wij nogal vreemd. De doelstellingen van de stichting passen helemaal binnen de uitgangspunten evenementensponsoring van onze Staten. PS heeft immers gesteld dat we met sponsoring verschillende doelgroepen willen bereiken en zowel het landelijke als het metropolitane karakter van Noord-Holland goed willen laten zien. En ook moet er spreiding zijn over de regio's, spreiding over doelgroepen en spreiding over beleidsthema's. Voor dit doel heeft de provincie maar liefst 275.000 euro beschikbaar gesteld. En dat is twee ordes van grootte meer dan wat de stichting nodig zou hebben. Dat zal om een paar duizend euro gaan. Daarbij komt ook nog dat de stichting zich niet echt gezien voelt. Meermaals zijn er ook leden van ons college uitgenodigd voor het bijwonen van een van de bijeenkomsten, maar die zijn daar om verschillende redenen niet op ingegaan. Het CDA en de ChristenUnie vindt dat we zo'n stichting moeten ondersteunen om ons cultureel erfgoed onder de aandacht te blijven brengen. En met een relatief klein bedrag kunnen we deze vrijwilligers helpen om dit mooie project voort te zetten. Wij dienen daarom een motie in met als dictum: Provinciale Staten dragen GS op de Stichting Orgeltochten Noord-Holland te sponsoren voor een redelijk bedrag.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 43-10 juni 2024
Subsidie Noord-Hollandse orgeltochten

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.

Constaterende dat:

- *De stichting Orgeltochten Noord-Holland vorige jaar 50 jaar bestond;*
- *De stichtíng jaarlijks verschillende orgeltochten organiseert door de verschillende regio's in Noord-Holland;*
- *Noord-Holland de provincie is met de hoogste orgeldichtheid;*
- *De stichting Orgeltochten Noord-Holland zich enkele malen te vergeefs heeft gemeld bij de provincie om in aanmerking te komen voor een beperkte subsidie;*

- *De stichting Orgeltochten Noord-Holland de Commissaris van de Koning en de gedeputeerde heeft uitgenodigd voor het bijwonen van één van de bijeenkomsten, maar deze daar niet op zijn ingegaan.*

Overwegende dat:

- *De uitgangspuntennotitie evenementensponsoring 2024-2027 gebaseerd is op een combinatie van evenementen waarmee we verschillende doelgroepen bereiken en die zowel het landelijke als het metropolitane karakter van Noord-Holland goed vertegenwoordigen;*
- *Er daarbij wordt gelet op spreiding over het jaar; spreiding van aandacht over de regio's;*
- *Spreiding over de diverse doelgroepen die in Noord-Holland wonen en spreiding over de verschillende beleidsthema's;*
- *Er jaarlijks € 275.000,- beschikbaar is voor evenementen met incidentele sponsoring;*
- *De doelstellingen van de stichting Orgeltochten Noord-Holland passen binnen de uitgangspunten evenementensponsoring 2024-2027;*
- *Orgeltochten een mooie manier zijn om het provinciale cultureel erfgoed onder de aandacht te brengen,*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *De stichting Orgeltochten Noord-Holland te sponsoren voor een redelijk bedrag.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Dennis Heijnen (CDA) en Michel Klein (ChristenUnie).

De **VOORZITTER**: Dank u wel. En ook deze motie maakt onderdeel uit van onze benaderslagen.

De laatste motie zal ook door de heer Klein worden ingediend, met als titel: Welkom in Noord-Holland. Mag ik u verzoeken overal een beetje zachter te praten? Het is goed hoorbaar hier.

De heer **KLEIN** (CU): Ja, meneer de voorzitter, u zult het ongetwijfeld met mij eens zijn dat Noord-Holland een fijne provincie is om in te wonen, te werken of te recreëren. We hebben heel veel mooie gebieden met een eigen karakter. Echter, de bekendheid van Noord-Holland laat nog weleens te wensen over. Ik woon zelf in het Gooi en daar reageren mensen soms nog weleens verbaasd als ik ze uitleg dat ze in Noord-Holland wonen en niet in de provincie Utrecht. En misschien komt dat mede doordat het voor mensen niet direct duidelijk is wanneer ze nu de provinciegrens passeren. Want andere provincies hebben bij de provinciegrens bordjes langs doorgaande wegen staan om mensen welkom te heten in de provincie of ze weer tot ziens te zeggen, bijvoorbeeld de provincie Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant, die ik in de afgelopen tijd ben tegengekomen. Maar volgens onze inventarisatie heeft Noord-Holland slechts sporadisch een bordje staan. Wij hebben er één ontwaart toen we op een werkbezoek in Friesland waren over de afsluitdijk teruggereden. Halverwege kom je dan het bord 'Welkom in Noord-Holland' tegen en ook langs de N207 staat een bord met een logo van, denk ik, twintig jaar geleden 'Welkom in Noord-Holland'. Maar ja, dat is toch jammer, want we hebben zoveel te bieden, zoveel moois aan diversiteit. Daarom hebben wij een motie met als dictum: wij verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om in kaart te brengen wat de kosten zijn voor het plaatsen van de borden 'Welkom in Noord-Holland' en tevens de 'Tot ziens in Noord-Holland'-variant bij de provinciegrens langs snelwegen en provinciale wegen en in 2024 een voorstel te doen, inclusief een ontwerp voor de borden, en aan Provinciale Staten voor te leggen. Dank u wel.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 44-10 juni 2024
Welkom in Noord-Holland

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.

Constaterende dat:

- *Noord-Holland een fijne provincie is om in te wonen, werken of te recreëren, met veel mooie gebieden met een eigen karakter;*
- *Onze provincie een open en inclusieve uitstraling belangrijk vindt,*

Overwegende dat:

- *Onze provincie geen sterke eigen identiteit heeft;*
- *Het voor veel mensen niet duidelijk is dat wanneer ze de provinciegrens passeren.*

Voorts constaterende dat:

- *Andere provincies bij de provinciegrens bordjes langs grote doorgaande wegen hebben staan om mensen welkom te heten in de provincie (bijvoorbeeld Utrecht, Gelderland, Noord-Brabant);*
- *Noord-Holland volgens onze inventarisatie slechts een (verouderd) welkomstbord heeft staan op de Afsluitdijk en langs de N207.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *In kaart te brengen wat de kosten zijn voor het plaatsen van borden "Welkom in Noord-Holland (en tevens de "Tot ziens in Noord-Holland" variant) bij de provinciegrens langs de snelwegen en Provinciale wegen;*
- *In 2024 een voorstel daartoe, inclusief een ontwerp voor de borden, aan PS voor te leggen.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Michel Klein (ChristenUnie).

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ik zie dat u er al een voorbeeld van heeft opgenomen in uw motie. Hiermee is ook deze motie onderdeel geworden van onze beraadslagingen. Ik zie dat de motie tot veel discussie al leidt. Of u was al het college aan het beïnvloeden, meneer Klein, dat kan natuurlijk ook. Ik ben het wel met u eens dat het een heel mooie provincie is, Noord-Holland. Ik denk dat niemand het daarmee oneens zal zijn.

Dit waren, voor zover ik weet, de moties Vreemd aan de Orde van de Dag. Zijn er nog andere fracties die een motie Vreemd willen indienen? Zo niet, dan is de agenda vastgesteld zoals we hem hier hebben voorliggen en zoals die al door het Presidium is aangenomen.

2.a Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).

Voorafgaand aan de vergadering zijn geen actualiteiten ingediend.

3. Lijst geheimhouding PS.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar agendapunt 3. Dat is de Lijst geheimhouding Provinciale Staten. Er is een nieuw stuk toegevoegd onder nummer ID 2024-02. Dat heeft betrekking op de openbaar gemaakte stukken over het project Zon op water Wieringerhoek. Op 4 juni is er op een aantal passages van dit stuk geheimhouding gelegd. De volledige stukken liggen bij de griffie ter inzage. Daar zijn vandaag ook nog afspraken over gemaakt met de griffie. Er is nu volgens mij even een groepsapp aangemaakt met de fractievoorzitters om te kijken naar het voorstel zoals ingediend, of we al dan niet zouden schorsen vandaag. Dus daar moet u denk ik met elkaar nog heel even onderling over afspreken of we dat vandaag doen of dat u dat op weg naar de komende vergadering van 8 juli zult gaan doen. Er zou wellicht vandaag eventueel tijd voor zijn om dat te doen, maar dat horen we dan en beslissen we dan straks even, zoals we dat vanochtend in het Presidium hebben afgesproken.

Voor de rest zijn er door de griffie geen opmerkingen ontvangen. Zijn er op- of aanmerkingen? Nee? Dan stel ik voor dit agendapunt ter kennisname aan te nemen.

De lijst geheimhouding PS is ter kennisgeving aangenomen.

4. Vaststelling notulen en besluitenlijst van de Statenvergadering van 13 mei 2024.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar 4, dat is de vaststelling van de notulen en de besluitenlijst van de vergadering van 13 mei. Door de griffie zijn tot op heden geen opmerkingen ontvangen. Verlangt iemand daar het woord over? Zo niet, dan zijn ze ongewijzigd vastgesteld.

De notulen en de besluitenlijst van de Provinciale Statenvergadering van 13 mei 2024 zijn ongewijzigd vastgesteld.

5. Vaststelling Strategische Statenagenda.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar agendapunt 5, dat is het vaststellen van de Strategische Agenda. Wenst iemand daar het woord over? Zo niet, dan is die ook vastgesteld.

De Strategische Statenagenda is ongewijzigd vastgesteld.

6. Vaststelling lijst ingekomen stukken.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar agendapunt 6. Dat is de vaststelling van de Lijst van ingekomen stukken. Er zijn tot op heden geen opmerkingen bij de griffier ontvangen. Verlangt iemand daar het woord over? Zo niet, dan is conform afdoening brieven voorstel van het Presidium afgedaan.

De lijst ingekomen stukken is conform het voorstel van het Presidium vastgesteld.

7. Vaststelling voortgangslijst van moties.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar de Voortgangslijst van de moties. Er zijn ook tot op heden door de griffie geen opmerking ontvangen. Verlangt iemand het woord over deze lijst van de moties? Dan stel ik voor deze lijst vast te stellen.

De voortgangslijst van moties is ongewijzigd vastgesteld.

8. Voorlopig aangemerkt als hamerstuk.
8.a Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud (VD-24).
8.b Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds (VD-25).
8.c Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024 (VD-26).
8.d Nieuwe MRA-Agenda 2025-2028 - 80% versie (VD-27).
8.e Zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer (VD-28).
8.f Financieringsstatuut 2024 (VD-29).
8.g Toestemming PS voor treffen van gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (VD-30).

De **VOORZITTER**: Dan zijn we bij agendapunt 8. Dat zijn de hamerstukken. Voor u liggen de volgende hamerstukken die vanuit het Presidium het advies krijgen ze als hamerstuk ook te behandelen. Dat is 8.a, Provinciaal Inpassingsplan HOV Lisserbroek-Getsewoud, voordracht 24. Agendapunt 8.b, Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds. Dat is voordracht 25. Agendapunt 8.c, dat is de Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024, voordracht 26. 8.d, de Nieuwe MRA-Agenda 2025-2028, de tachtig procent-versie. Dat is voordracht 27. 8.e, de Zienswijze op begroting 2025 van de Randstedelijke Rekenkamer. Dat is voordracht 28. 8.f, het Financieringsstatuut 2024, voordracht 29. En de laatste is 8.g, Toestemming Provinciale Staten voor het treffen van een gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, voordracht 30.

De vraag is of iemand hoofdelijke stemming of een stemverklaring vereist. Mevrouw Bezaan.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Ja, voorzitter, dank u wel. De PVV zou graag aantekening willen bij 8.d, de nieuwe MRA-Agenda.

De **VOORZITTER**: Wat is uw aantekening?

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Dat wij geacht worden tegen te hebben gestemd.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Anderen nog? Dan zijn de besluiten bij 8.a tot en met 8.g aangenomen met inachtneming natuurlijk van de stemverklaring van de PVV. De aantekening, moet ik zeggen. Dank u wel.

9. Visie Publieke Mobiliteit (VD-23).

De **VOORZITTER**: Dan zijn we bij agendapunt 9. Dat is de Visie publieke mobiliteit, voordracht VD-23. De provincie werkt met haar partners aan een beter en betaalbaarder openbaar vervoer, onder andere in kleine kernen. Daarvoor investeert de provincie in nieuwe vormen van openbaar vervoer en ook in knooppunten die het opstappen, overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijker maken. Daartoe heeft GS een Visie publieke mobiliteit voor Noord-Holland gemaakt. De conceptversie is de afgelopen maanden besproken met belanghebbenden en is ook behandeld in de commissie Ruimte van zevenentwintig mei. Ter besluitvorming ligt vandaag de definitieve versie aan u voor.

De volgende sprekers hebben zich bij mij gemeld, dat is mevrouw de Boer van de PvdA, mevrouw Bouhlel van de SP, de heer Kanik van D66, de heer Heijnen van het CDA, Statenlid Freeman van GroenLinks, de heer Dessing van Forum voor Democratie, mevrouw Den Boer van de BBB, de heer Hollebeek van de Partij voor de Dieren, Statenlid De Weerdt van Volt, de heer Boer van de VVD, de heer Stulemeijer van 50PLUS en de heer Klein van de ChristenUnie. Ik denk dat ik niemand vergeten ben. Dan ga ik nu in de eerste termijn het woord geven aan mevrouw De Boer van de PvdA.

Eerste termijn Provinciale Staten

Mevrouw **DE BOER** (PvdA): Dank u wel, voorzitter. De Partij van de Arbeid kan instemmen met dit visiedocument. Het is wat ons betreft een goed document wat, in tegenstelling tot het vorige versie, niet meer van halte naar halte gaat, maar van deur tot deur. Daarbij wordt het STOMP-principe als uitgangspunt gehouden.

Voor ons is het belangrijk, nog een paar kanttekeningen, dat het openbaar vervoer betaalbaar blijft voor iedereen. We zijn blij dat het allemaal met één app straks kan worden gedaan, maar het moet ook betaalbaar zijn voor mensen die op het openbaar vervoer aangewezen zijn en ook om het ov aantrekkelijk te maken om zo de auto te laten staan. Daarnaast is bereikbaarheid van het landelijk gebied een belangrijk punt voor ons. Stedelijk gaat het allemaal fantastisch en kunnen we overal in een halfuur zijn, maar in het landelijk gebied valt het nog wel tegen om van deur naar deur met het ov te reizen. Daar willen we extra aandacht voor vragen.

Ik zou ook graag extra aandacht willen hebben voor niet-commerciële deelmobiliteitinitiatieven. Ik hoop dat de gedeputeerde dat ook wil stimuleren bij gemeenten.

Tot slot nog, bereikbaarheid met het openbaar vervoer in de nacht. Er zijn heel veel mensen die in de zorg werken en die toch 's nacht weer naar huis of naar hun werk moeten. Ik ben ook heel benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde op de moties die daarover zijn ingediend.

Tot slot zou ik nog willen vragen aan de gedeputeerde: onlangs heeft PvdA-Kamerlid Habtamu de Hoop met een Kamerlid van NSC een initiatiefwet ingediend om te voorkomen dat dunbevolkte gebieden slechter bereikbaar worden met het ov. De kern van dat initiatiefvoorstel is dat provincies de gelegenheid krijgen om zelf, daar waar de consessies niet leiden tot veel aanbieders-

De **VOORZITTER**: Ik ga u toch even onderbreken want anders- Er is een interruptie door mevrouw Den Boer van de BBB.

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Dank u wel, voorzitter. U heeft het over het nachtvervoer voor mensen in de zorg, die in de zorg werken. Dat vind ik het altijd heel fijn. Daar hou ik van dat mensen daarvoor opkomen. Alleen, heeft u enig idee op welke tijden nachtdiensten beginnen en eindigen?

Mevrouw **DE BOER** (PvdA): Ja, dat is heel wisselend, volgens mij. Ik ken niet alle ploegendiensten uit mijn hoofd, maar die zijn natuurlijk heel wisselend.

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Ik kan u daarvan wel een beetje op de hoogte brengen. De meeste nachtdiensten beginnen ergens van 23.00 uur tot 23.30 uur 's avonds en die eindigen om 7.00 uur of 7.30 uur. Dus de tijden van het nachtvervoer, dan ben je aan het werk. Dus dan heb je eigenlijk geen vervoer nodig.

Mevrouw **DE BOER** (PvdA): Er zijn natuurlijk ook mensen buiten de zorg die in de nachtelijke uren werken. Daar vraag ik ook aandacht voor.

De **VOORZITTER**: Gaat u verder.

Mevrouw **DE BOER** (PvdA): Dan terug, voorzitter, naar het initiatiefvoorstel. Dat behelst dus dat provincies de gelegenheid krijgen om zelf openbaar vervoer, inbesteding zoals dat heet, te realiseren, waarbij gemeenten en provincies zelf een vervoerbedrijf kunnen starten, om te zorgen dat er toch in plaats van concessies aan commerciële partijen- Ik zou de gedeputeerde willen vragen wat hij van dat idee vindt als dat in de wet geregeld is. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Bouhlel van de SP.

Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP): Dank u wel, voorzitter. Wij vinden dat er meer geïnvesteerd moet worden in regulier openbaar vervoer, zodat elk dorp en elke stad gebruik kan maken van goed betaalbaar openbaar vervoer. In deze visie zien we dit te weinig terug. In dit stuk wordt voornamelijk ingezet op hubs, ov-knooppunten, deelmobiliteit en buurtbussen. Zelfs scholieren die in Hoorn op school zitten, zijn straks aangewezen op een buurtbus, die volgens deze visie niet in de spits rijdt. Het is dus maar te hopen dat deze scholieren niet al om 8.30 uur moeten beginnen. Nogmaals, de SP gaat voor fijnmazig, hoogfrequent openbaar vervoer. Dat is goed voor de mensen die geen auto hebben, goed voor de luchtkwaliteit en goed voor het ruimtebeslag die auto's innemen. Wij hopen dat de wind in deze provincie nou eens anders gaat waaien. Die is naar onze mening nog te veel auto-minded. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Het woord is aan de heer Kanik van D66.

De heer **KANIK** (D66): Voorzitter, in de Visie publieke mobiliteit lezen we dat de manier waarop wij reizen na de coronacrisis er heel anders uitziet dan ervoor. Voor de crisis was de drukte meer verdeeld over de dagen. Nu, na de crisis, proppen wij ons dinsdags en donderdags massaal in het ov of in de file om vervolgens in de drukke kantoortuin met de laptop onder de arm enigszins panisch op zoek te gaan naar nog een leeg belhokje om met collega's te kunnen videobellen. Woensdag is als vrijdag, vrijdag is eigenlijk het weekend en het weekend is een feestdag; althans, volgens de dienstregeling. Al met al een goed moment om met een nieuwe Visie publieke mobiliteit te komen waar we niet meer van halte naar halte kijken, maar van deur naar deur.

Voorzitter, D66 vindt het belangrijk om het aantal zakelijke kilometers landelijk met acht miljard terug te dringen voor 2030, zoals in het Klimaatakkoord staat beschreven. Als provincie Noord-Holland moeten we daar ons steentje aan bijdragen. Daar is deze visie maar een deeloplossing voor, omdat er ook gewerkt moet worden aan bijvoorbeeld het ontmoedigen van autogebruik. Of deze visie ook leidt tot minder autogebruik kunnen we pas beoordelen in de uitvoering en daar zullen we scherp op letten.

Wat we verder in deze visie lezen, zijn we voornamelijk positief over. We zijn blij dat het college onze motie over kwetsbare doelgroepen in het ov ter harte heeft genomen en het verwerkt heeft in deze visie. Ook zijn we blij dat er wordt ingezet op beter ov met behulp van hubs en deelvervoer, punten die direct uit ons verkiezingsprogramma komen.

Maar we zouden D66 niet zijn als we ook niet wat mogelijkheden zien voor verbeterpunten in deze visie. Dat zijn er in dit geval twee: nachtvervoer en sociale veiligheid. Voorzitter, om bij nachtvervoer te beginnen. Nachtvervoer schiet op dit moment nog steeds in de gehele provincie te kort. In het weekend is het een groot probleem voor mensen die op een veilige manier vanaf uitgaansgebieden naar huis willen gaan. Het schiet zelfs zo erg te kort dat ze het op Texel maar zelf zijn gaan organiseren. Daar hebben een zoon en vader zelf een bus gekocht en hun rijbewijs gehaald om jongeren na het stappen thuis te kunnen brengen. Een fantastisch initiatief natuurlijk, maar het geeft ook onze eigen tekortkomingen aan.

Voorzitter, niet alleen mensen die gaan stappen, hebben behoefte aan nachtvervoer, maar ook mensen die 's nachts naar hun werk moeten of gebruik moeten maken van een voorziening, zoals bijvoorbeeld een ziekenhuis, en is de publieke mobiliteit niet altijd voorhanden. In deze

visie staat er wel iets over nachtvervoer, namelijk dat het maatwerk is en dat het via een ov-concessie of via een apart contract georganiseerd kan worden. Maar voorzitter, met ‘kan worden’ loopt deze visie nog niet echt over van intentie om nachtvervoer daadwerkelijk op te pakken. Daarom hebben wij een amendement voorbereid, samen met SP, JA21, CDA, PvdA, Partij voor de Dieren, Volt, ChristenUnie en 50PLUS, dat een intentie toevoegt. Tegelijkertijd houdt het ook de beweegruimte van het college in stand, omdat wij ook snappen dat nachtvervoer niet overal altijd kan. Ik zal hierbij het dictum voorlezen. Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 10 juni 2024 ter behandeling van de Visie publieke mobiliteit, besluit in het bovengenoemde ontwerpbesluit op pagina 21 onder de kop ‘Bedieningstijden’ voor de zin ‘nachtvervoer is maatwerk’ het volgende toe te voegen: de provincie streeft ernaar om waar mogelijk een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar te hebben tussen één en zes uur naar voorzieningen en belangrijke werklocaties.

In mijn haast om hierheen te rennen, ben ik het amendement vergeten.

Amendement 9-10 juni 2024
Nachtvervoer

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.

Besluit in bovengenoemde ontwerpbesluit:

Op pagina 21 onder de kop Bedieningstijden voor de zin: "Nachtvervoer is maatwerk." het volgende toe te voegen:

"De provincie streeft ernaar om waar mogelijk een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar te hebben tussen l-:00 en 6:00 naar voorzieningen en belangrijke werklocaties."

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Emre Kanik (D66), Heidi Bouhlel-Lascaris (SP), Daniël van den Berg (JA21), Willemien Koning-Hoeve (CDA), Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren), Maik de Weerdt (Volt), Michel Klein (ChristenUnie) en Anneke van der Helm-Chandansingh (50PLUS).

Toelichting: Idealiter zouden bijvoorbeeld Schiphol, ziekenhuizen en uitgaansgebieden ook 's nachts met een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar zijn. Nachtvervoer staat weliswaar in de visie, maar er is geen duidelijke intentie in opgenomen of de provincie dat daadwerkelijk gaat verkennen. Deze toevoeging geeft die intentie wel, maar houdt ook ruimte voor het bestuur om de mogelijkheden te verkennen waar nachtvervoer mogelijk is.

De **VOORZITTER**: Ik zag het gebeuren. Het is door alle partijen getekend en maakt onderdeel uit van onze beraadslagingen.

De heer **KANIK** (D66): Voorzitter, dan voor sociale veiligheid. In een studie die onlangs door Hogeschool Inholland, de Erasmus Universiteit Rotterdam en de TU Delft is gedaan, kwam naar voren dat de openbare ruimte is ontworpen voor mannen en dat vrouwen er zich onveilig voelen. Met dat in het achterhoofd lazen wij de paragraaf over sociale veiligheid in deze visie en vonden dat er iets miste. Daarom dienen wij het amendement dat de VVD samen nog de coalitiepartijen over sociale veiligheid heeft voorbereid straks mede in. Dat zal de VVD doen. Want het openbaar vervoer en de openbare ruimte die erbij hoort, zou veilig moeten zijn voor iedereen. Het zou daarbij handig zijn als de doelgroepen die zich onveilig voelen, zoals jonge vrouwen, betrokken worden in het proces om het ov veilig te maken. Daarmee voorkomen we bijvoorbeeld dat hubs ongure plekken worden waar mensen niet graag willen komen, en we daarmee onze ambitie om meer mensen in het ov te krijgen niet halen. Dat betekent overigens niet altijd dat overal beveiliging aanwezig moet zijn, maar soms is een andere inrichting, waarbij er zogenaamde ogen op straat aanwezig zijn, al genoeg.

Voorzitter, concluderend, vindt D66 deze Visie publieke mobiliteit best een aardige visie geworden waar we voor nachtvervoer en sociale veiligheid nog verbetermogelijkheden zien. Om mensen daadwerkelijk uit de auto in het ov te krijgen, is echter wel meer nodig dan deze visie.

D66 blijft dan ook pleiten voor een ander beleid dan deze coalitie voorstelt, met meer investeren in ov en fiets en stimuleren van thuiswerken; en voornamelijk minder auto-centrisch beleid. Dank u, voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Het woord is aan de heer Heijnen van het CDA.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter, zoals het CDA eerder in de commissie Ruimte al heeft laten blijken, zijn wij positief over de voorliggende visie. Het spreekt ons vooral aan dat er grote ambities in staan om het landelijk gebied beter te verbinden met openbaar vervoer. We juichen het toe dat er ook wordt gekeken naar nieuwe, meer vraaggestuurde vormen van vervoer. Met deze visie kunnen we het ov dan ook naar de toekomst brengen. Of dat lukt hangt natuurlijk af van de concrete uitwerking. Daarom heeft het CDA in de commissie ook gevraagd om een financiële paragraaf. Een goede visie is mooi, maar wat gaat het straks allemaal kosten? En hebben we daarvoor geld beschikbaar? Voorzitter, daarover heeft het CDA wel zorgen.

En dan is er ook nog een ander punt waar we aandacht voor willen vragen. Hoewel het zeer positief is dat in de visie is opgenomen dat het de ambitie is om openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken, hebben wij zorgen over de mensen met een beperking. Met ambitie om het ov bereikbaar te maken voor iedereen betekent dat dat je dat ook moet doen voor deze groep. En juist voor deze groep zijn er een aantal obstakels. Die zijn in deze visie nog niet weggenomen. In het landelijk gebied zijn veel kernen enkel bereikbaar met een buurtbus. Deze buurtbussen worden gereden door vrijwilligers, die het overigens met veel passie en liefde doen. Echter, deze vrijwilligers zijn vaak niet opgeleid om mensen met een beperking mee te nemen. En zal dus een groot gedeelte van deze groep mensen met een beperking geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Wij geloven niet dat het de bedoeling is van de portefeuillehouder om mensen met een beperking uit te sluiten van het ov en vragen daarom of hij een toezegging kan doen om ook voor deze groep naar een alternatief te zoeken, want dan pas kunnen wij spreken over ov die voor iedereen bereikbaar is.

Tot slot zijn wij ook erg benieuwd of het de gedeputeerde nu wel lukt om de reisinformatie op alle mogelijke manieren bij de reiziger te krijgen. Daarmee doelen we ook op de loketten en de telefonische hulp.

Voorzitter, wij kijken zeer uit naar de uitwerking met daarbij, als het goed is, ook een goed onderbouwde financiële paragraaf. Ik dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Het woord is aan Statenlid Freeman van GroenLinks.

Statenlid **FREEMAN** (GL): Voorzitter, dank voor het woord. De Visie publieke mobiliteit die we vandaag bespreken, is vormgegeven aan de hand van een aantal uitgangspunten, waarvan er drie voor GroenLinks van belang zijn, namelijk toegankelijkheid, betrouwbaarheid en de betaalbaarheid van onze mobiliteit.

Het eerste uitgangspunt van de visie, die ik zou willen benoemen, is de toegankelijkheid. Want zoals ik in de commissievergadering al aangaf, is het van groot belang dat iedereen toegang heeft tot betrouwbare vervoersmiddelen ongeacht hun persoonlijke omstandigheden. En door te investeren in een toegankelijke infrastructuur en vervoersopties, zorgen we ervoor dat bijvoorbeeld ouderen, mensen met een beperking en gezinnen zonder auto niet buitengesloten worden. Het bevordert namelijk sociale inclusie en het geeft onze inwoners de mogelijkheid om op verschillende manieren te participeren in de samenleving. De zorgen die zojuist door het CDA zijn geuit, die delen wij natuurlijk ook. Maar wij hebben er vertrouwen in dat met deze visie in ieder geval door toegankelijkheid op te nemen als extra stuk, dat het de aandacht zal krijgen die het uiteindelijk verdient. Het spreekt voor zich dat de sociale veiligheid rond haltes is hier ook een belangrijke rol speelt, zoals eerder is aangegeven.

Het tweede punt wat voor ons van belang is, is betrouwbaarheid. Daarom is GroenLinks van mening dat we inderdaad moeten investeren in onderhoud, moderne voertuigen en dienstregelingen die effectiever aansluiten op de vraag. Zo zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer een aantrekkelijk en concurrerend alternatief blijft voor de auto. En bovendien is het ook gewoon gezond om af en toe een paar minuten te lopen of te fietsen.

Ons laatste punt is de betaalbaarheid. Het is ontzettend naar als je dierbaren niet kunt bezoeken omdat je de reis niet kunt betalen. En het is daarom belangrijk dat we mobiliteitsopties aanbieden die betaalbaar zijn voor alle inkomensgroepen. Ja, natuurlijk zijn onze financiële middelen beperkt, maar dat weerhoudt ons er niet van om een eerlijk tarief te hanteren. We zijn daarom blij met de ambitie om een betaalbaar aanbod te realiseren. Wat GroenLinks betreft is streven naar betaalbaar ov geen politieke keuze, maar een verplichting aan onze inwoners omdat betaalbaarheid bijdraagt aan een gelijkwaardige maatschappij. De visie doe voor ons ligt, benadrukt het belang van een moderne en inclusieve benadering van publieke mobiliteit. Door te focussen op toegankelijkheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid zetten we verdere stappen in de richting van een provincie waarin iedereen, ongeacht achtergrond of omstandigheden, kan rekenen op goede mobiliteitsopties.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel, voorzitter. Ik hoor de drieslag vaak terugkomen, maar van GroenLinks had ik toch wel enigszins wat over duurzaamheid verwacht. Hoe kijkt u door de duurzaamheidsbril naar deze visie?

Statenlid **FREEMAN** (GL): Zoals u in de commissie heeft kunnen merken, hechten wij natuurlijk ook waarde aan het feit dat we groen vervoer gebruiken. Dus dat bussen bijvoorbeeld elektrisch zijn, dat er geen CO_2-uitstoot is en dat we op andere manieren proberen bij te dragen aan de uitdagingen die we op dit moment hebben met onze planeet.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Bent u het dan ook met mij eens dat een volle bus veel efficiënter en veel duurzamer is dan vijf verschillende privéauto's en daarmee dat ook een plek moet krijgen in de Visie publieke mobiliteit?

Statenlid **FREEMAN** (GL): Wat ik vind, is dat we in deze visie al voldoende duidelijk maken dat we uiteraard ook als provincie willen dat mensen zoveel mogelijk gebruik maken van het ov en waar het noodzakelijk is eventueel een fiets of dat ze gaan lopen of dat ze een andere optie gebruiken. We moeten eigenlijk voorzichtig zijn, voorzitter, dat we niet het doel met het middel gaan verwarren.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Het lijkt me heel goed om doelen en middelen niet met elkaar te verwarren, maar ik denk wel dat het goed is om in de Visie publieke mobiliteit juist als doel op te nemen dat openbaar vervoer een heel goed alternatief moet zijn om juist autogebruik te ontmoedigen. Bent u dat met mij eens?

Statenlid **FREEMAN** (GL): Ik ben het met u eens dat dat op dit moment voldoende duidelijk wordt gemaakt in de visie.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Voor de duidelijkheid: ik ben het dus niet eens dat dat voldoende duidelijk wordt gemaakt in deze visie.

Statenlid **FREEMAN** (GL): Waarvan akte.

Wat dat betreft is deze visie net een ov-chipkaart: je kunt er oneindig veel mee doen, zolang je maar genoeg saldo hebt.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Dessing van Forum voor Democratie.

De heer **DESSING** (FvD): Ja, voorzitter, dank. De derde keer dat we over dit document praten. Dus ik zal het niet al te lang maken. Wij hebben in de commissie ons gedetailleerde standpunt en ook het algemene standpunt over deze mobiliteit al aangegeven. Wij zijn kritisch op deze publieke mobiliteitsvisie, omdat we bang zijn dat daarmee de fijnmazigheid van het vervoersnetwerk te veel achteruit gaat. Bovendien denken we dat de reiziger niet zit te wachten op die ketenreis. En dat het idee om daar die deelmobiliteit voor te gebruiken ja, dat dat eigenlijk wensdenken is wat in de praktijk niet zal blijken te werken. Wij vinden het belangrijk dat er goed openbaar vervoer is, laat dat helder zijn, maar we vinden dat dat naast de vrijheid, de keuzevrijheid voor

vervoersmodaliteit voor mensen, een goed werkende optie moet zijn, en zeker niet in plaats van of het ontmoedigen van het autogebruik.

Er worden een aantal amendementen en moties ingediend. Zonder er al te veel op vooruit te lopen, de strekking van de amendementen van BBB, zoals wij het goed lezen, is dat die met name die frequentie al gaan inperken. Dus daar zullen wij tegenstemmen, want als we toch vooral gaan inzetten op HOV-lijnen, laat die HOV-lijnen dan ook vooral goed en frequent rijden. Zo kijken wij ertegenaan. Behoud van buslijnen door middel van moties die ingediend worden of zullen worden, die zullen we uiteraard wel steunen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Den Boer van BBB.

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Dank u wel, voorzitter. De BBB heeft de visie op publieke mobiliteit uitvoerig doorgenomen en onderschrijft de ambitie van de gedeputeerde om met publieke mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur-opties te bieden. De BBB is dan ook blij om te lezen in deze visie dat er ingezet gaat worden op beter en betrouwbaar vervoer, ook in de kleine kennen. Waarbij BBB uitgaat dat het woord 'betaalbaar' geldt voor reiziger en provincie.

Dit is de brug naar een van de grotere uitdagingen: hoe houden we publiek vervoer betaalbaar? Dit maakt dat er bij de BBB vraagtekens zijn over de opmerkingen op bladzijde vijf. Ik citeer: "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of acht keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied". In de commissie heeft de BBB dit al aangekaart. De gedeputeerde gaf toen aan dat hij geen acht bussen wil laten rijden in landelijk gebied waar geen reizigers voor zijn. Echter, dan is er bij de BBB de vraag: gaan we dan wel acht bussen laten rijden in stedelijk gebied wanneer hier geen reizigers voor zijn?

En tegen Forum voor Democratie wil ik zeggen: het is zeker niet de bedoeling van onze amendementen om minder vervoer te krijgen, maar wel vervoer op de plek waar het nodig is. Daarom dient de BBB, samen met de VVD, SP en 50PLUS, een amendement in. Besluiten in de bovengenoemde visie op bladzijde vijf de zin "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of acht keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied" te vervangen door "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier keer per uur voor landelijk en stedelijk gebied".

Amendement 11-10 juni 2024
Vier keer in landelijk gebied

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.

Besluiten in bovengenoemde visie op bladzijde 5 de zin

"Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of acht keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied"

Te vervangen door

"Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier keer per uur voor landelijk en stedelijk gebied."

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Aletta den Boer (BBB), Heidi Bouhlel-Lascaris (SP), Jeroen Boer (VVD) en Hein Stulemeijer (50PLUS).

Toelichting:

De aantallen hoeven pas in de concessie uitwerkingen geconcretiseerd te worden en door deze aanpassing te maken worden we flexibeler in de uitvoering.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. En dit amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Op pagina 21 staat dat er een minimumfrequentie van publiek vervoer van zes keer per uur is in stedelijk gebied. Aangezien dat in de voorgaande zin al beschreven staat, een minimum van vier keer per uur, mag deze zin volgens de BBB aangepast worden.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Ja, voorzitter, dank. Even over het amendement, want volgens mij vinden we elkaar helemaal in de bereikbaarheid van openbaar vervoer naar landelijk gebied. Volgens mij zijn we het er helemaal over eens. Maar ik vind het moeilijk te achterhalen hoe dit amendement dat nu ondersteunt. Want er verandert qua aantallen niets aan wat er in het landelijk gebied zou moeten rijden. En in het stedelijk gebied, nou, als je die dubbeldekkers in Haarlem ziet, die zitten allemaal rammetje vol. Dan neemt het daar wel iets van af. Dus ik had het gesnapt als u had gezegd: nou, minder in stedelijk gebied of hetzelfde in stedelijk, maar meer in landelijk gebied. Misschien kunt u daar iets over toelichten. Het lijkt nu alsof de totale ambitie verlaagd wordt.

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, dank u wel voor de vraag, want dat maakt dat ik het nog wat duidelijker kan vertellen. Het is zeker niet dat wij willen dat er minder bussen gaan rijden op plekken waar het nodig is. Dus als het nodig is in stedelijk gebied om ze wel minimaal acht keer per uur te laten rijden, moeten we dat ook echt doen. Maar we moeten wel flexibiliteit kunnen handhaven. En als we nu al afspreken met elkaar dat er twee keer meer zoveel bussen gaan rijden in stedelijk gebied dan in landelijk gebied, dan vind ik dat wel al een erg premature keus. Dat zouden we eigenlijk willen, dat we later die flexibiliteit kunnen inzetten. Dus als je het zou vergelijken met een zak geld, ik bedoel maar, dan gaan we nu uit van een derde deel gaat naar het landelijk gebied, twee derde deel gaat naar het stedelijk gebied. Nu kunnen we eigenlijk dat twee derde deel flexibeler inzetten.

De **VOORZITTER**: Gaat u verder.

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Daarvoor dient de BBB samen met Partij voor de Dieren, PVV, SP en 50PLUS een amendement in. Op bladzijde 21 de zinnen “In stedelijk gebied is de frequentie minimaal zes keer per uur in beide richtingen. Dit is het huidige R-net in de MRA” te vervangen door “In het Programma van Eisen voor R-net dat in het stedelijk gebíed in de MRA wordt toegepast, geldt een minimum frequentie van zes keer per uur in de spits in beide richtingen. De vervoerswaarde moet dit echter wel rechtvaardigen."

Amendement 10-10 juni 2024
Rechtvaardigen vervoerwaarde R-Net binnen MRA

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.

Besluiten in bovengenoemde visie op bladzijde 21:

De zinnen "In stedelijk gebied is de frequentie minimaal zes keer per uur (in beide richtingen). Dit is het huidige R-net in de MRA" te vervangen door:

"In het Programma van Eisen voor R-net dat in het stedelijk gebíed in de MRA wordt toegepast, geldt een minimum frequentie van zes keer per uur in de spits in beide richtingen. De vervoerswaarde moet dit echter wel rechtvaardigen."

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Aletta den Boer (BBB), Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren), Heidi Bouhlel-Lascaris (SP), Jeroen Boer (VVD) en Hein Stulemeijer (50PLUS).

Toelichting:

In dezelfde alinea wordt geschreven: een minimale frequentie van vier keer per uur in de spits. Omdat de aangehaalde zin verwarring schept, stellen wíj voor die te schrappen. De aantallen hoeven pas in de concessie uitwerkingen geconcretiseerd te worden en door deze aanpassing te maken worden we flexibeler in de uitvoering. Beter en meer vervoer waar nodig.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ook dit amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Er is een interruptie van de heer Dessing van Forum voor Democratie.

De heer **DESSING** (FvD): Ja, voorzitter, dank u wel. Ik zat nog even te kauwen net op de interruptie van de vorige interrumpant. Het is mij toch niet helemaal duidelijk, want ik hoor de BBB aan de ene kant zeggen van, nee, we willen dat twee derde budget voor in de Randstad flexibel in kunnen zetten. Maar als ik het amendement lees, dan wordt die flexibiliteit juist uit die visie gehaald. Dus dat spreekt elkaar dan toch tegen?

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Dank u wel, voorzitter. Dat ziet u toch echt anders dan dat ik dat zie. Als ik kijk dat we dan dus nu ruimte creëren in onze visie, dat we meer kunnen kijken naar wat we willen en wat we willen gaan bereiken, maakt het juist dat we, door niet de aantallen nu al zo vast te stellen, dat we altijd twee keer zoveel vervoer gaan hebben in stedelijk gebied als in het landelijk gebied, wat maakt dat we flexibeler kunnen zijn op plekken waar we het echt nodig hebben.

De **VOORZITTER**: Gaat u verder.

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Nog een interruptie van Statenlid De Weerdt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, dank u wel, voorzitter. U begon uw betoog met betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Dat wil onze fractie ook heel graag. Daarom haal ik even een citaat aan uit de impactanalyse die TNO en Arcadis in 2018 hebben gedaan in de provincie. Het citaat luidt: “Zelfrijdende voertuigen voor een aantrekkelijk alternatief, omdat ze voor veel verplaatsingen goedkoper en sneller zijn dan wandelen, fietsen en het huidige ov”. Kunt u dan ons amendement steunen om er ruimte voor te bieden in de Visie publieke mobiliteit?

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Dank u wel, voorzitter. Het is nog wat prematuur om die conclusie te trekken. We hebben de zin gelezen en volgens mij wordt er voor zelfrijdend vervoer al een zin genoemd in de visie, maar ik ben heel benieuwd naar uw inbreng en uw motivatie om dit in te dienen.

De **VOORZITTER**: Gaat u verder.

Mevrouw **DEN BOER** (BBB): Wij zijn namelijk van mening dat de aantallen pas in de concessie-uitwerking geconcretiseerd hoeven te worden. Door deze twee aanpassingen te maken worden we flexibeler in de uitvoering: beter en meer vervoer waar nodig. Is de gedeputeerde dit met ons eens?

Flexvervoer lijkt voor het landelijk gebied gezien te worden als een oplossing. De BBB staat hier op zich niet negatief tegenover. Echter, de belangrijkste voorzieningen moeten vanuit de kleine kernen bereikbaar blijven: scholen, verpleeghuizen, ziekenhuizen, gezondheidscentra en bedrijventerreinen. Kan GS toezeggen dit als uitgangspunt te nemen?

In de visie staat over nachtvervoer verder dat de bussen tot één uur rijden en dan weer om zes uur gaan rijden, en in de nacht maatwerk. Wij zijn benieuwd hoe dit maatwerk eruitziet. Kan de gedeputeerde dit verduidelijken? Kan GS uitsluitsel geven dat nachtvervoer ook echt als maatwerk gaat plaatsvinden tussen één uur en zes uur en dat er hierbuiten dus gewoon publiek vervoer is voor de reizigers?

Afsluitend een compliment aan de gedeputeerde voor het snelle uitvoeren van de pilot voor het nachtvervoer voor jongeren in uitgaansgebieden. Dank u wel, voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Het woord van de heer Hollebeek van de Partij voor de Dieren.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Dank u wel. Ja, ik ga het vandaag eens een keer andersom doen dan normaal. Ik ga eerst even reageren op de bijdragen die hiervoor zijn geweest.

Het deur-tot-deur-principe is al genoemd. Ja, dat is wat ons betreft prima, want de doelstelling 'beter ov' in plaats van 'meer ov' kunnen wij ondersteunen. Want het terugbrengen van het aantal kilometers is schoner, gezonder en veiliger. Het amendement van D66 over nachtvervoer hebben wij ook mede-ingediend. Daar wil ik mee beginnen. Waarbij wel inderdaad de aantekening dat het maatwerk is en dat het niet altijd nodig is. Dus dat GS die vrijheid inderdaad daarin heeft.

Het CDA, mensen met een beperking: goed punt. Dat had ik ook opgeschreven. Ik wacht graag even de beantwoording daaropaf.

De amendementen van de BBB. Het eerste amendement, dat lijkt ons niet echt heel erg nodig. Die vier of acht, dat lijkt niet een heel erg verschil te maken richting de uitvoering. Dus of we die gaan steunen, laten we even afhangen ook van de beantwoording. Het tweede amendement gaan we zeker wel steunen. Deze mede-indienen hebben we zelfs gedaan, want we vinden inderdaad – wat mevrouw Den Boer zegt – dat die vervoerswaarde moet rechtvaardigen dat de bussen rijden. De heer Heijnen had het al over heel volle dubbeldekkers, maar er zijn ook momenten op de dag dat er vrijwel lege bussen door Haarlem rijden. Dus dat even gezegd hebbende.

Ik verwacht nog iets van de VVD, hoorde ik. Die heb ik nog niet gezien. Daar kan ik niet over oordelen, wat erop af gaat komen. Ik begreep wel dat het over veiligheid gaat in de stationsgebieden. Daar kan ik eigenlijk wel een beetje bij aansluiten. Ik wil hem iets verder trekken. Ik ga even terug naar mijn studie Planologie aan UvA. Op een gegeven moment hadden we een college Economie. En iemand beweerde daar dat, als je geen reistijd nodig zou hebben, dat je er dan voor zou kiezen om met de teletijdmachine of weet ik veel wat dan meteen bij je college te zijn, omdat het alleen maar een niet nuttige onderbreking van je reis is en dat je als homo economicus daar geen gebruik van wenst te maken. Iedereen die mij kent, zal wel beseffen dat ik meteen al rechtop stond om de discussie met deze persoon aan te gaan, want ik vond het altijd heerlijk om met de bus eventjes naar Amsterdam te gaan en weer naar huis. De dag voordat we dit stuk in de commissie gingen behandelen, toen moest ik toevallig ook in Amsterdam zijn voor een bijeenkomst van alle fractievoorzitters in Noord-Holland van mijn partij. In de bus zittend in Amsterdam Noord dacht ik van, nou, het is een beetje rumoerig en het zit niet zo lekker; ik stap uit en ik ga even verder wandelen richting de pont, de pomp bij het Centraal Station over het IJ. En daar was net een enquête van Ipsos I&O en die vroegen mensen over hoe ze die reis nou beleefd hebben. Iedereen was eigenlijk laaiend enthousiast over die pont. En er stonden daar mensen die zeiden van, ja, ik sta hier tweehonderd keer per jaar op die pont, maar ik vind het nog steeds een fantastische beleving; op weg naar mijn werk vind ik het altijd heerlijk om even uit te waaien. Diezelfde dag op de terugweg kom ik langs – ik noem het altijd ironisch 'mijn favoriete plekje –station Noord waar de Noord/Zuidlijn stopt. Daarom zeg ik ook van, nou, het is hartstikke veilig. Dus je hoeft niet om te zijn dat je daar iets gebeurd. Er zijn heel veel mensen. Maar als je daar een halfuur moet staan, mensen, het is een verschrikking tussen koud beton en helemaal niks. Dan vraag ik me altijd af van, ja, als we het dan hebben over die beleving, zoals die genoemd wordt in het stuk, moet je dat soort dingen dan niet eens een keertje ook meenemen? Wat ik heb gelezen in het stuk, is dat de beleving die opgevoerd wordt eigenlijk zich beperkt tot 'lekker doorrijden en niet te vaak stoppen'. Nou, inderdaad, als ik onderweg ben, wil ik graag lekker doorrijden en niet te vaak stoppen. Maar ik ga nu wel even stoppen, want er komt een interruptie.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Ja, ik vroeg me af hoe u iets als beleving, wat subjectief is, gaat vangen om dat te meten en, ja, te delen als informatie.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Dat was precies waar die mensen van I&O volgens mij mee bezig waren, want ik dacht: ze zijn een enquête aan het houden over de Europese verkiezingen, maar ze waren bij de gebruikers van de pont aan het informeren hoe zij hun reis beleefden. Dus volgens mij kun je dat prima onderzoeken.

Goed, dat brengt mij erop om te komen op mijn punt. Ik heb in de commissie ook gezegd van, ja, die belevingswaarde gaat wat verder, want je zit niet alleen in de bus of in de trein, maar je bent vaak ook aan het overstappen. Ook mede omdat we nu ervoor kiezen om bij het deur-tot-deur-principe het aantal kilometers terug te brengen, dat we toch meer gaan overstappen. Want we kiezen voor beter ov in plaats van meer ov. En dat betekent dat je toch wat vaker op zo'n hub of ov-knooppunt moet verpozen. Zoals ik zonet al aan heb gegeven, is dat niet altijd even fijn – maar daar komt de VVD nog op terug – en ook niet altijd even veilig. Wij vinden dat het allebei moet zijn. Wij vinden ook dat bijvoorbeeld straatmeubilair of aankleding met groen kan zorgen dat je reisbeleving prettiger is. En dat hebben we eigenlijk ook in het verleden bij de doorfietsroutes ook al aangegeven: besteed er nou ook aandacht aan. Dat je er in ieder geval wil fietsen of dat je er in ieder geval wil overstappen. Dus daarom heb ik een motietje – heb ik het al genoemd in de commissie, want ik wil het niet te groot maken met een amendement – over hoe het in de uitwerking wordt uitgevoerd. Daar heeft de gedeputeerde de vorige keer ook al iets over gezegd. Dus daarom, met uw welnemen, een motietje, waarvan het dictum luidt: verzoeken het college van Gedeputeerde Staten bij de uitwerking van de Visie publieke mobiliteit meer aandacht aan de ruimtelijke inrichting ten behoeve van de belevingswaarde te besteden.

Motie 45-10 juni 2024
Belevingswaarde publieke mobiliteit

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.
Constaterende dat:

- *In de Visie Publieke Mobiliteit wordt gesteld dat beleving belangrijk is;*
- *Er daarbij echter alleen aandacht is voor "lekker doorrijden en niet te vaak stoppen";*
- *De visie het kader vormt voor de periode 2024-2034 voor onder andere investeringen in het ov en het realiseren van ambities op het gebied van de ketenreis en deelmobiliteit.*

Overwegende dat:

- *Een prettige reisbeleving verder gaat dan "lekker doorrijden en niet te vaak stoppen";*
- *Door de verschuiving naar "beter ov in plaats van meer ov" de reiziger vaker van overstaplocaties (ov-knooppunten én hubs) gebruik zal maken;*
- *Vooral bij overstaplocaties het niet altijd even aangenaam verpozen is;*
- *De ruimtelijke inrichting van overstaplocaties bij kan dragen aan een prettigere beleving van de ketenreis, bijvoorbeeld door aandacht voor groen en straatmeubilair.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *Bij de uitwerking van de Visie Publieke Mobiliteit meer aandacht aan de ruimtelijke inrichting ten behoeve van de belevingswaarde te besteden.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren).

De **VOORZITTER**: Dank u wel.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Daar wil ik het voor deze termijn bij laten.

De **VOORZITTER**: Dit motietje maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Dan geef ik het woord aan Statenlid De Weerdt van Volt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel voor het woord, voorzitter. Met deze Visie publieke mobiliteit kijken we tien jaar vooruit. Wij zijn ook verheugd dat innovatie in deze visie een plekje krijgt, want Volt kijkt met enthousiasme naar de toekomst van zelfrijdende voertuigen. Ze zijn een snel, betrouwbaar en duurzaam alternatief voor alle vormen van publieke mobiliteit. Bovendien bieden ze ook nog eens een oplossing voor de arbeidsmarkt.

De Visie publieke mobiliteit gaat dus over de toekomst. En mijn fractie vindt dat dit dé plek is waar autonoom vervoer thuishoort. En wij vinden de passage in de visie iets te summier, iets te vrijblijvend, ietsjes te dunnetjes. We willen een meer stimulerende en enthousiasmerende houding, want onze fractie laat zich graag inspireren door de vlammende betogen van gedeputeerde Olthof als het gaat over dit onderwerp. Die woorden hebben we geprobeerd in dit amendement te vangen. Ons amendement roept op om op pagina 28 in de laatste alinea de zin

"Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen wellicht op termijn onderdeel worden van publieke mobiliteit" te vervangen voor "De provincie wil autonoom vervoer als vorm van publieke mobiliteit stimuleren. Daarom zoeken we naar een geschikte proeflocatie voor een pilot om mensen en, of goederen op korte en middellange afstanden autonoom te verplaatsen. Afhankelijk van de uitkomsten van een pilot kunnen zelfrijdende voertuigen onderdeel worden van publieke mobiliteit."

Amendement 12-10 juni 2024
Toekomstperspectief voor autonoom vervoer

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.

Besluiten om de behandelde antwoordbrief Visie Publieke Mobiliteit als volgt te wijzigen
Op pagina 28, laatste alinea de zin "Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen wellicht op termijn onderdeel worden van publieke mobiliteit." te vervangen voor "De provincie wil autonoom vervoer als vorm van publieke mobiliteit stimuleren. Daarom zoeken we naar een geschikte proeflocatie voor een pilot om mensen en/of goederen op korte- en middellange afstanden autonoom te verplaatsen. Afhankelijk van de uitkomsten van een pilot kunnen zelfrijdende voertuigen onderdeel worden van publieke mobiliteit."

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Maik de Weerdt (Volt).

Toelichting:
"Zelfrijdende voertuigen vormen een aantrekkelijk alternatief omdat ze voor veel verplaatsingen goedkoper en sneller zijn dan wandelen, fietsen en het huidige ov (bus, tram, metro en trein)", schrijven TNO en Arcadis in 2018 in de impactstudie die ze in opdracht van de provincie hebben uitgevoerd. Bovendien is autonoom vervoer ook een oplossing voor aanhoudende arbeidsmarkttekorten.

Bij een visie hoort een langetermijnperspectief. Ondanks dat zelfrijdende voertuigen in de visie staan, is nergens opgenomen dat de provincie voornemens is autonoom vervoer in het kader van publieke mobiliteit verder te brengen. De voorgestelde tekst doet dat wel en houdt ruimte voor debat en besluitvorming over de uitkomsten en vervolg van een pilot autonoom vervoer. Hiermee wordt bovendien vervolg gegeven aan de op 6 november 2O24 aangenomen motie (M169 /20231 "Autonoom Vervoer in en op de kaart in Noord-Holland2" en het advies van TNO en Arcadis om dit mee te nemen in beleid.

De **VOORZITTER**: Dank. Dit amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Even voor de duidelijkheid: we roepen met het amendement niet op om een pilot autonoom vervoer te gaan starten. Nee, we wachten graag de studie, waar onze motie al eerder toe opriep, naar een geschikte proeflocatie voor een pilot af. Over de uitkomsten en ook de mogelijke kosten voor een pilot gaan we graag met de Staten in gesprek, alvorens we daadwerkelijk een pilot willen gaan uitvoeren.

En nu nog iets anders: gezonde en groene mobiliteit. Nederland heeft de handtekening gezet onder het Klimaatakkoord Mobiliteit. Dertig procent minder CO_2-uitstoot in 2030 en vijfenvijftig procent in 2050. En dit zijn maar cijfertjes, maar het gaat de facto over een gezonde en leefbare provincie. En beste mensen, het gaat niet goed met het verduurzamen van de sector verkeer en vervoer. Dat is het eerlijke verhaal. We zien in de Klimaatmonitor dat deze sector na corona vier procent meer CO_2-uitstoot sinds 2020. Daar wil onze fractie wat aan doen. Onze fractie staat pal achter de klimaatdoelen en zien de mobiliteitstransitie in dat licht. Het is geen geheim dat volle bussen veel schoner zijn dan privéautogebruik en dat geldt helemaal in stedelijke gebieden. Bovendien zijn bussen ook nog veel stiller. Wij willen dat GS actief gaat sturen op de verschuiving van autokilometers naar ov-kilometers. Deze motie roept op om dat via toekomstige concessies en andere beleidsmaatregelen te doen. Want een volle bus 346 is veel schoner dan vijftig halfvolle privéauto's.

De heer **BOER** (VVD): Ja, dank u wel, voorzitter. In het amendement spreekt u over zelfrijdende voertuigen. Vallen daar ook personenauto's onder?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): De Visie publieke mobiliteit gaat over publieke mobiliteit. In dat geval is het ook echt toegespitst op publieke mobiliteit; en privéauto's zijn dat niet.

De heer **BOER** (VVD): Dus privépersonenauto's mogen geen onderdeel gaan uitmaken van de pilot. Dan is dat duidelijk. Bedankt.

De heer **DESSING** (FvD): Ja, dank u wel, voorzitter. Hoorde ik nu goed dat ik Statenlid De Weerdt hoorde zeggen dat de provincie actief moet gaan sturen op het verminderen van personenvervoer? Dat lijkt me toch dat we daar niet de middelen en het mandaat voor hebben. Ik hoorde dat toch echt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dat heb ik niet helemaal zozeer gezegd, maar ik snap de verwarring. Om het even te verduidelijken: ik wil graag dat de provincie actief gaat sturen op het verplaatsen van autokilometers naar openbaar vervoerkilometers. Dus een andere manier van vervoer.

De heer **DESSING** (FvD): Maar dan vraag ik me toch af wat de provincie voor mandaat en voor middelen heeft om het aantal autokilometers te verminderen. Want het is toch zo dat de bevolking van Nederland, die zich moet verplaatsen binnen deze provincie, de vrijheid voor vervoerskeuze heeft? Je kunt iets stimuleren aan de ene kant, maar dat wil nog niet zeggen dat je daarmee actief het autoverbruik wil gaan verminderen?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Wij staan ook pal achter dat Noord-Hollanders zelf de keuze hebben op welke manier zij zichzelf verplaatsen. Daarom willen we juist ook in de concessies de concessiehouders ertoe stimuleren om zo goed aantrekkelijk openbaar vervoer te maken, dat op bepaalde veel gebruikte woon-werk vervoersverplaatsingen een bus of andere publieke mobiliteit een veel aantrekkelijker alternatief is.

De **VOORZITTER**: Gaat u verder.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dus om even terug te gaan naar de motie van autokilometers naar duurzame ov-kilometers. Wij vragen met het dictum: Provinciale Staten vragen aan GS om de verschuiving van autokilometers naar ov-kilometers als expliciet doel op te nemen in alle ov-concessies, investeringen in het ov en het realiseren van ambities op het gebied van ketenreis en deelmobiliteit en daarop te sturen; en het verschuiven van autokilometers naar ov en bijhorende CO_2-uitstootreductie te monitoren en daarover jaarlijks terug te koppelen aan PS.

Motie 46-10 juni 2024
Van autokilometers naar duurzame ov-kilometers

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.
Constaterende dat:

- *Het verminderen van mobiliteit de eerste pijler van de mobiliteitstransitie is.*
- *In de Visie Publieke Mobiliteit geen richting of doel is opgenomen over wat de visie betekent voor het aantal autokilometers in de provincie.*
- *De provincie zich in het Klimaatakkoord Mobiliteit heeft gecommitteerd aan 55% CO_2-reductie in 2030 ten opzichte van 1990.*
- *Volgens de klimaatmonitor is de CO_2-uitstoot van de sector Verkeer en Vervoer in Noord-Holland sinds 2020 met 4% is toegenomen.*

Overwegende dat:

- *In het coalitieakkoord Verbindend Vooruit! staat dat het college de groei van de mobiliteit de komende jaren wil opvangen door in te zetten op slimme en schone alternatieven.*
- *Gedeputeerde Olthof in de commissie ruimte van 27 mei 2124jongstleden van mening was dat dit geen doel op zich is en het onderwerp al genoemd wordt in het Perspectief Mobiliteit.*

- *In het Perspectief Mobiliteit echter geen ambitie voor reductie van de negatieve effecten (zoals files, geluidsoverlast en CO_2-uitstoot) van de groei van mobiliteit uitspreekt.*
- *Een verschuiving van autokilometers naar ov, files, luchtvervuilende emissies en geluidsoverlast laat afnemen.*
- *De provincie met concessies de opdracht geeft om openbaar vervoer te organiseren.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *De verschuiving van autokilometers naar ov als expliciet doel op te nemen in alle ov-concessies, investeringen in het ov en het realiseren van ambities op het gebied van de ketenreis en deelmobiliteit en daarop te sturen,*
- *De verschuiving van autokilometers naar ov en bijhorende CO_2-uitstootreductie te monitoren en daarover jaarlijks terug te koppelen aan PS.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Maik de Weerdt (Volt).

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ook deze motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Gaat u verder.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dat was hem voor de eerste termijn.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Boer van de VVD.

De heer **BOER** (VVD): Ja, dank u wel, voorzitter. Allereerst dank voor het opstellen van de definitieve versie van de Visie publieke mobiliteit. Goed dat deze provincie samen met haar partners werkt aan beter en betaalbaar openbaar vervoer onder andere in de kleine kernen. En goed en betrouwbaar ov is belangrijk. Voor goed en betrouwbaar openbaar vervoer is sociale veiligheid ook heel belangrijk. Wat betreft de VVD is dit een basisvoorwaarde. We hebben allemaal weleens bij een halte gestaan waar je je niet veilig voelde, omdat er te weinig verlichting was of zo. En dat is niet prettig. Het moet uiteraard niet alleen veilig zijn voor de reizigers, maar ook veilig voor het ov-personeel. En we willen dat dat goed geregeld is in de provincie Noord-Holland. We vinden het zinnetje “De provincie streeft een goede sociale veiligheid voor reizen met publieke mobiliteit na” wel erg zwakjes. In de commissie vertelde ik het ook al: mijn werkgever neemt echt geen genoegen met mijn streven om op tijd te komen op mijn werk. De afspraak is dat ik op tijd kom. En andersom geldt het natuurlijk ook. Ik ga ook niet akkoord met het streven van mijn werkgever om elke maand mijn salaris te betalen; ik wil gewoon dat dat betaald wordt. Daarom vinden wij dat het wel wat steviger in de ov-visie omschreven mag staan. Daarom dienen we, samen met D66, de BBB, Partij van de Arbeid en GroenLinks, een amendement in waarin we voorstellen om op pagina 22 op sociale veiligheid de zin “De provincie streeft een goede sociale veiligheid voor reizen met publieke mobiliteit na” te laten vervallen en te vervangen door de zin “De provincie vindt een goede veiligheid een basisvoorwaarde voor goede, betrouwbare en veilige publieke mobiliteit.”

En als tweede punt, op pagina 22 onder de kop ‘Sociale veiligheid’ na de zin “Sociale veiligheid op haltes en in de omgeving is de verantwoordelijkheid van de gemeenten” de volgende zin toe te voegen “en daarbij wordt bij het ontwerpen van de publieke ruimte, zoals de haltes, de hub, enzovoort, van provinciale infrastructuur rekening gehouden met het zo inrichten dat de veiligheidsbeleving voor iedereen zo optimaal mogelijk is. En bij cofinanciering vanuit de provincie van gemeentelijke infrastructuur geven we eveneens dit uitgangspunt mee.” Tot zover, voorzitter.

Amendement 13-10 juni 2024
Toevoegingen sociale veiligheid

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024.

Besluiten in bovengenoemde ontwerpbesluit:

1. Op pagina 22 onder de kop Sociale veiligheid de zin: "De provincie streeft een goede sociale veiligheid voor reizen met publieke mobiliteit na." te laten vervallen en te vervangen door de zin

"De Provincie vindt een goede sociale veiligheid een basisvoorwaarde voor goede, betrouwbare en veilige publieke mobiliteit"
2. Op pagina 22 onder de kop Sociale veiligheid na de zin "sociale veiligheid op haltes en in de omgeving is de verantwoordelijkheid van de gemeente (openbare ruimte).", de volgende zin toe te voegen; "Daarbij wordt er bij het ontwerpen van de publieke ruimte, zoals de haltes, de hub, etc. van provinciale infrastructuur rekening gehouden met het zo inrichten dat de veiligheidsbeleving voor iedereen zo optimaal mogelijk is. Bij cofinanciering vanuit de provincie van gemeentelijke infrastructuur geven we eveneens dit uitgangspunt mee."

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Jeroen Boer (VVD), Emre Kanik (D66), Aletta den Boer (BBB), Walter Freeman (GroenLinks) en Gery de Boer (PvdA).

Toelichting: De Sociale Veiligheid bij het reizen met publieke mobiliteit moet in de Provincie Noord-Holland goed geregeld zijn. Dat geldt uiteraard ook voor de publieke ruimte, zoals haltes en de nieuw te ontwerpen hubs. Uit de veiligheidsmonitor 2023 blijkt dat bijvoorbeeld de percentages jonge vrouwen tussen de 18-25 dat zich onveilig voelt in de buitenruimte in Nederland ruim twee keer zo hoog is als van de jonge mannen in dezelfde leeftijdsgroep. Daar moet een verbetering in komen.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. En u gaat vast het amendement indienen. Daarmee is het ook onderdeel gaan uitmaken van deze beraadslagingen. En geef ik het woord aan de heer Stulemeijer van 50PLUS.

De heer **STULEMEIJER** (50PLUS): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, de Visie publieke mobiliteit. De fractie van 50PLUS vraagt aan haar college om bij de uitwerking van de plannen in de visie gedegen aandacht te besteden aan stakeholdermanagement, apart van de aandacht die al gevraagd is door alle collega's. Ik ben een beetje laat in de serie. Dus veel nieuws kan ik daar niet aan toevoegen.

We merken op dat de combinatie van alle vervoersaanbieders een goede onderlinge communicatie vraagt, maar ik heb dat in de visie niet kunnen lezen.

Daarnaast zouden er, naast de bestaande app en website, ook telefoonnummers beschikbaar moeten zijn of komen voor de oudere reizigers. We zijn blij dat de gedeputeerde dit ook zo ziet. Misschien een ov-coach.

Wij vragen ons af: welke zijn de flexsystemen die niet via ov-concessies mogen worden uitgevraagd. Kunt u daar een voorbeeld van geven?

Wij stellen u tot slot voor om een onderzoek te starten om het vervoer voor ouderen gratis te maken. We hebben begrepen dat de gedeputeerde niet onwelwillend tegenover een dergelijk verzoek zou staan. Dus graag zien we daar deze periode nog de uitkomsten van.

Voor de rest zeggen wij natuurlijk alle voorgangers na dat nachtvervoer en sociale veiligheid voor ons zeer belangrijk zijn. Ik dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Het woord is aan de heer Klein van de ChristenUnie.

De heer **KLEIN** (CU): Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik zag zojuist dat 50PLUS op mijn spreektijd een bijdrage hield. Nou is dat vandaag niet zo erg, want ik heb mijn spreektijd toch niet nodig, maar het was niet namens de ChristenUnie.

Meneer de voorzitter, goed collectief vervoer is belangrijk, want collectief vervoer in plaats van vervoer met eigen auto levert een bijdrage aan de beperking van de uitstoot en zorgt voor minder overlast. En het is daarom goed dat de provincie zich inzet voor goed publiek vervoer. En de ChristenUnie kan zich vinden in de uitgangspunten die geformuleerd worden in de Visie publieke mobiliteit. Het is heel goed om niet alleen maar weer te kijken naar de traditionele invulling van

openbaar vervoer, maar juist integraal te kijken naar de manier waarop allerlei vormen van publiek vervoer op elkaar aansluiten.

De ChristenUnie heeft wel nog een aantal aandachtspunten. Ten eerste is dat de betaalbaarheid van het publieke vervoer. GS heeft in de commissie toegezegd binnenkort te komen met het concept Tarievenkader. Wij roepen GS op om te zorgen dat de tarieven concurrerend blijven met eigen vervoer en daarbij specifiek te letten op de kosten voor jongeren en gezinnen.

Ten tweede is ons aandachtspunt de beschikbaarheid van informatie en de boekbaarheid via één systeem. Dit is al vaak beloofd, maar het komt in de praktijk heel moeilijk van de grond. Kan de gedeputeerde wellicht een deadline geven, of anders in ieder geval een tijdspad, wanneer hij denkt dat dit gerealiseerd zou kunnen zijn.

Het derde aandachtspunt is de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking en ook voor mensen die minder digitaal vaardig zijn. Het is goed dat deze groep expliciet genoemd wordt in het doel van de visie. Maar wij vinden het wel belangrijk dat er bij de verdere uitwerking goed rekening mee wordt gehouden. Dus we zullen daar de gedeputeerde scherp op houden.

En ten vierde, we kunnen mooie ambities hebben over het snelle en hoogwaardige R-net als onderdeel van het Plusnet, maar zolang bussen op de snelweg in de file moeten aansluiten, komt dat niet tot zijn recht. Dat is nogal eens aan de hand, bijvoorbeeld in de regio rondom Amsterdam; zoals R-netbus 346, die beroemde dubbeldekker. Die is natuurlijk niet van de provincie, maar het gaat wel over het vervoer wat wij in onze provincie met elkaar aanbieden. Kan de gedeputeerde toezeggen dat hij zich inzet en ook bij de VRA, de Vervoerregio Amsterdam, op aandringt op betere betrouwbaarheid en eigen infrastructuur voor Plusnetbussen en R-netbussen. Wij horen dat graag van de gedeputeerde. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan is nu het woord aan gedeputeerde Olthof. [...] U wil even vijf minuutjes. Dat is goed. Dan schors ik tot 14.25 uur.

Schorsing van 14.17 tot 14.32 uur.

De **VOORZITTER**: Ik heropen de vergadering. In eerste termijn namens het college geef ik het woord aan gedeputeerde Olthof.

Eerste termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dank u wel, voorzitter. In de eerste plaats dank ook aan de Statenleden en de fracties voor de positieve reactie op de Visie publieke mobiliteit. Een document waar door de organisaties, maar ook heel veel andere partijen, hard aan gewerkt is. Dus daar ben ik ontzettend blij mee. Maar ook een aantal terechte opmerkingen en ook een aantal amendementen die denk ik het document op een aantal vlakken verbeteren. En dat is denk ik ook wel het mooie, dat we met elkaar zorgen dat er een goed document komt.

Ik wil een paar punten toch even benoemen. In de eerste plaats de visie op publieke mobiliteit is niet alleen het openbaar vervoer. De Visie publieke mobiliteit gaat over veel meer. Binnenkort gaan we ook met elkaar praten over de concept Nota van Uitgangspunten en dat gaat over het ov-deel. Dus om toch even het beeld goed te schetsen: de Visie publieke mobiliteit gaat echt over de deur-tot-deurreis en niet alleen over het openbaar vervoer, want we hebben ook eerder met elkaar gesproken over vormen van deelmobiliteit en andere misschien aanvullende vormen van vervoer, die niet zozeer in een ov-concessie gaan komen, maar wel aanvullend kunnen zijn en het totale plaatje van het de fysieke publieke mobiliteit gaan bepalen.

En een van die belangrijke punten is, en dat is een terecht punt ook van de Partij van de Arbeid, maar ook door anderen genoemd, over betaalbaarheid. Uiteindelijk willen we dat het openbaar vervoer een goed alternatief is en een goede basisvoorziening is waar iedereen gebruik van kan maken. En dat gebruik ervan maken moet niet te maken hebben met je portemonnee. Uiteindelijk gaat het om gezinnen, om mensen die het minder breed hebben, maar ook gewoon: iedereen moet daarvan kunnen profiteren en er gebruik van kunnen maken. Dus de betaalbaarheid is absoluut een punt van aandacht. En dan ook direct naar 50PLUS, want die daagde me even uit.

Dat gaat over de betaalbaarheid. Wat ons betreft moet je gaan kijken wie het kan betalen. Betaalbaarheid is niet afhankelijk van de leeftijd van iemand. Dus als het gaat over een generieke korting voor mensen die 50+ zijn of 60+ of 70+ is het maar de vraag of dat straks nog het uitgangspunt moet zijn als het gaat over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Dus als u zegt 'ja, ik sta er open voor', dan kan ik u zeggen dat ik grote twijfels heb of we uiteindelijk nog op die manier een generieke korting voor mensen met een bepaalde leeftijd moeten blijven financieren of dat we moeten gaan kijken naar mensen met een bepaalde leeftijd die het niet kunnen betalen, dat we die mensen helpen.

De heer **STULEMEIJER** (50PLUS): Ja, dan zou ik toch graag aan de gedeputeerde willen vragen hoeveel onbenutte busruimte en treinruimte er is. Die rijden zo vaak zonder voldoende bezetting dat ik denk dat die bezetting misschien goed georganiseerd moet worden. Dat weet ik ook precies niet, hoor, maar dat die ruimte voldoende zou kunnen zijn om gratis openbaar vervoer voor ouderen aan te bieden. In Hasselt, geloof ik, in België, daar hebben ze ook zoiets gerealiseerd.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, maar het gaat er uiteindelijk om: waar gaat de overheid, waar gaan we uiteindelijk onze middelen op inzetten. En is dat een ex-gedeputeerde met een goed pensioen, die het openbaar vervoer makkelijk kan betalen of gaat het om iemand van vijfenveertig jaar die een bijstandsuitkering heeft en ook gebruik wil maken van het openbaar vervoer? Dan zeg ik: dan ga ik liever degene helpen die het niet kan betalen dan iemand die toevallig een bepaalde leeftijdsgrens gepasseerd heeft. Ik ben het wel met u eens dat er een uitdaging ligt om zoveel mogelijk in het openbaar vervoer te krijgen.

De heer **STULEMEIJER** (50PLUS): Ik ben dat heel erg met u eens: mensen die het niet kunnen betalen, moeten we eerder helpen dan bijvoorbeeld oud-gedeputeerde Loggen. Dank u, voorzitter.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ik had het niet over oud-gedeputeerde Loggen. Ik had het meer over-

De **VOORZITTER**: Even voor de luisteraar, het ging hier dus niet over oud-gedeputeerde Loggen, maar hij werd als voorbeeld genoemd. De heer Olthof, gaat u verder.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dank u wel, voorzitter. Dat is ook absoluut niet de bedoeling geweest, het was meer in het algemeen. Maar goed.

Dan een ander belangrijk punt, en dat is ook al eerdergenoemd: openbaar vervoer. Publieke mobiliteit beperkt zich niet tot bepaalde grenzen van een stedelijk gebied of een landelijk gebied. Sterker nog, wij moeten juist met elkaar aandacht hebben voor een goede verbinding tussen die verschillende gebieden. Daarom is ook heel nadrukkelijk de samenwerking met de VRA opgezocht. Dat uiteindelijk ook het VRA- gebied zich niet beperkt tot het VRA-gebied, maar dat die bussen ook in het gebied van Noord-Holland rijden en andersom ook. Dus met elkaar moeten we zorgen dat er een goed systeem is van publieke mobiliteit waar iedereen van kan profiteren en waar zo min mogelijk drempels en onderzoek min mogelijk belemmeringen en beperkingen in zitten.

Dat geldt ook voor het aanbieden van de reizigersvoorziening. En dat heeft ermee te maken dat we uiteindelijk met elkaar willen dat je voor een reis betaalt en niet voor elke verschillende vorm van mobiliteit een apart kaartje moet kopen, maar het gaat ook dat al die informatie eigenlijk zo eenvoudig mogelijk beschikbaar is. En dat kan één app zijn, maar ook voor de mensen die geen app hebben, dat het op een andere manier eenvoudig en duidelijk beschikbaar is. Dus ja, daar werken we aan.

Er werd ook gevraagd of ik een termijn kan geven wanneer we dat beschikbaar hebben. Die kan ik u niet geven, omdat dit een traject is waar al lang aan gewerkt wordt; niet alleen als provincie Noord-Holland, maar als heel Nederland streven we ernaar. Maar ik heb ook te maken met andere partners, commerciële partijen, de NS, die allemaal uiteindelijk een stap voorwaarts moeten gaan zetten om al die informatie te delen met elkaar om uiteindelijk naar één systeem te komen. Absoluut een ambitie die hierin staat, waar we ook hard aan werken, waar we ook in gesprek over zijn, maar een termijn kan ik u niet geven.

De heer **KLEIN** (CU): Ik snap geheel dat u geen bindende termijn kunt geven. Kunt u wel een streeftermijn aangeven voor uzelf? Dat helpt misschien ook in de onderhandelingen met de NS.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, weet u, die uitdaging begrijp ik heel erg goed. Kijk, hij staat in die Visie publieke mobiliteit ook genoemd. En dat is ook een opmaat naar een nieuwe concessie. Het zou mij heel veel waard zijn om bij die nieuwe concessie in ieder geval daar een grote stap in gezet te hebben, dat al die informatie op een eenvoudige manier transparant beschikbaar is.

Dan het punt, genoemd door de Partij van de Arbeid, over de rol van de overheid. Hij is ook door GroenLinks al in de commissie gemeld. Die Visie publieke mobiliteit gaat niet zozeer over wie wat doet. Dat gaat meer over wat we willen gaan aanbieden, en niet wie wat. Wat ons betreft is het ook niet zozeer de vraag of de overheid dat doet of een andere partij. Het gaat erom dat we goed, betaalbaar, toegankelijk openbaar vervoer willen hebben. Het is maar de vraag dat als de overheid het gaat doen, dat we dan in ene wel voldoende personeel hebben. Of dat we als overheid moeten gaan investeren in allerlei systemen om uiteindelijk die rol van vervoerder op ons te kunnen nemen. Het gaat wat ons betreft erom dat wij uiteindelijk goed en betaalbaar openbaar vervoer willen gaan aanbieden. In dit geval publieke mobiliteit. En ja, daar wordt straks een mogelijkheid misschien om dat voor een deel als overheid zelf te gaan doen – dat zou dan een uitvoeringsvraagstuk zijn – maar het is geen uitgangspunt aan de voorkant, wat ons betreft.

Dan wat al eerder ook genoemd is ook door D66: de visie is één, uiteindelijk moet het straks gaan landen in een aantal heel concrete stukken. Het eerste stuk wat naar u toe komt, is uiteindelijk de concept Nota van Uitgangspunten voor de iv-concessie. Daar gaan we het ook binnenkort met elkaar over hebben. Daar is overigens nog niet die beleving in opgenomen. Ik heb daar bij de commissie wel wat over gezegd. Dat gaat een vervolg krijgen. Alleen, dat stuk was al klaar. Dus daar zit het nog niet in.

Dan het eerste amendement, Nachtvervoer. Ik wil even goed kijken of ik nu ook het juiste nummer zeg. Ja, dat is amendement A9. Er staat nu 'maatwerk'. En u zegt, eigenlijk voegt u eraan toe 'waar mogelijk'. Nou, volgens mij 'maatwerk waar mogelijk', volgens mij zit daar niet zo'n heel groot verschil in. Waar wel het punt zit, en daarom ga ik hem wel ontraden, is dat u daarin eigenlijk ervan uitgaat dat de nacht eigenlijk gewoon een vaste concessie gaat worden. Want ik heb ook in de commissie al gezegd, wij staan absoluut open om maatwerk te leveren als er een bepaalde vraag is. Dat staat ook in het stuk. Dat hebben we beschreven. Alleen op het moment dat we de indruk gaan wekken dat wij inderdaad mensen die 's nachts werken, openbaar vervoer gaan aanbieden, dat kunnen we niet waarmaken. Want uiteindelijk kunnen we wel zeggen: waar ze naartoe moeten, is misschien een plek waar veel mensen bij elkaar komen, maar het vertrekpunt is natuurlijk voor al die mensen een heel andere. Dan is uiteindelijk de hoeveelheid mensen die daar gebruik van maken zo beperkt, dat je je eigenlijk moet afvragen of je dat wel kan waarmaken op al die verschillende momenten op een dag. Dan maken we liever afspraken met de werkgever of met een aantal werkgevers om bepaalde lijnen te laten rijden, wat bij Schiphol of op een aantal andere plekken ook gebeurt. We doen ook nu het onderzoek uit naar de nachtbus – dat is al genoemd ook door de BBB – om daar een pilot mee te draaien. Kijken of er vraag naar is, hoeveel er gebruik van wordt gemaakt. Dus we doen dat nu al en we zullen dat ook in de toekomst doen in afspraak met partijen om daar maatwerk voor te leveren.

De heer **KANIK** (D66): Voorzitter, ik heb geen tekst toegevoegd dat wij dat absoluut in concessies willen gieten. Absoluut niet. Ik heb de hele tekst laten staan zoals die stond. We hebben er iets aan toegevoegd, waardoor er iets meer intentie vanuit gaat, dat wij het belangrijk vinden dat er nachtvervoer ontstaat. Dus ik begrijp niet waar uw overweging of beeld vandaan komt dat wij echt willen dat het in een concessie terechtkomt. Het enige wat wij hebben gedaan, is de intentie wat duidelijker te maken, dat wij als provincie een ambitie hebben dat er ook waar mogelijk nachtvervoer is. Dus ik begrijp deze uitleg niet helemaal van de gedeputeerde.

Gedeputeerde **OLTHOF**: In mijn oorspronkelijke tekst stond nog een stukje daarvoor. Maar, ja, ik zoek een klein beetje waar het verschil zit dat we maatwerk willen leveren met partijen en dat we er naar streven of daar waar daar vraag naar is, om dat- Dus ik zoek een klein beetje even naar wat u dan bedoelt.

De heer **KANIK** (D66): Voorzitter, dank u wel. U schrijft in dit stuk dat het kan: we zouden dat kunnen doen, we zullen dat kunnen doen. Maar er staat nergens 'we willen dat graag'. We hebben een ambitie om ook waar het kan, waar het mogelijk is, zoals u zegt, met werkgevers dan wel soms in een concessie als dat mogelijk is, soms bijvoorbeeld met andere vormen van publieke mobiliteit, om nachtvervoer mogelijk te maken. Dat is het enige wat ik eraan heb toegevoegd. De rest van de tekst is compleet precies hetzelfde als er al in stond. Dus nogmaals, het is alleen maar dat wij het woord 'kunnen' iets te zwak vinden.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, en toch wil ik hem daar wel bij laten. En nogmaals, het is een nuanceverschil. Maar waar u zegt dat het initiatief bij de overheid ligt om actief aan de slag te gaan met nachtvervoer, terwijl wij vanuit de vraag zeggen van, als er behoefte aan is vanuit bepaalde partijen, dan willen we serieus kijken, dan willen we maatwerk leveren. Dat staat er ook in. Maar zoals u het nu vertelt, dan kan het in een concessie komen. Dus dat we een actieve rol, dat is wat u daar aangeeft, en daarvan zeg ik van, dan zijn de verwachtingen vanuit de overheid, denk ik, te groot en willen we veel meer vanuit die vraag, als er bedrijven zijn die er behoefte aan hebben en we kunnen volume krijgen, dan willen we zeker kijken hoe we dat kunnen leveren. Maar daar zit wel het nuanceverschil in. Nogmaals, u heeft het amendement ingediend, u geeft er een toelichting op. En ik geef uiteindelijk ook een toelichting waarom ik de bestaande tekst wil houden.

De **VOORZITTER**: Gaat u verder.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dank u wel, voorzitter. Dan het punt van sociale veiligheid, wat door D66 ook genoemd is. Dat is ook door meer partijen genoemd. Hij zit ook in een amendement. Daar kan ik me helemaal in vinden. Ik bedoel, uiteindelijk gaat het erom dat de beleving, dat is ook een vorm van beleving, sociale veiligheid, veiligheid in het algemeen, ook de fysieke veiligheid, moet gewoon geborgd zijn. En dat betekent in ieder geval dat in alles wat we aan het doen zijn, moet dat een belangrijk uitgangspunt zijn. Daarom kan ik ook het amendement wat ingediend is door D66, de VVD, D66 en andere partijen, kan ik daarom ook in die zin aan de Staten laten als het gaat over de beoordeling daarvan.

Dan nog een aantal punten. Het CDA heeft terecht aandacht gevraagd dan ook in de commissie, ook door D66 genoemd, dat gaat over mensen met een beperking, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ja, dat moet goed geregeld zijn. Ik realiseer me heel goed dat op dit moment de buurtbus, daar zit een beperking. Dus als wij inderdaad een visie hebben dat iedereen gebruik moet kunnen maken van het openbaar vervoer, dan ligt er een heel belangrijke en een zware taak om ook te zorgen dat mensen met een beperking gebruik kunnen maken van vervoer. Misschien niet het regulier openbaar vervoer, misschien niet de buurtbus, maar dan moet er wel een alternatief zijn. Dus die oproep, die hoor ik heel erg goed en die is ook belangrijk.

De reisinformatie, daar heb ik al wat over gezegd.

De financiële uitwerking, die vind ik wat lastiger. Ik zei al, de Visie publieke mobiliteit gaat over veel meer. Het gaat niet alleen over het openbaar vervoer. Het gaat over deelmobiliteit, het gaat over een aantal dingen die misschien niet in een ov-concessie gaan komen. En bij de Nota van Uitgangspunten gaan we het over het ov hebben. Natuurlijk, er komt een financiële vraag, er komt een financieel kader op enig moment, alleen wanneer en voor welk deel, daar kan ik nu het antwoord nog niet op geven. Maar die is wel wat complexer dan even zeggen: zoveel is daarvoor beschikbaar. Dus dat wil ik daarin meegeven.

Dan heeft GroenLinks, denk ik, ja, drie heel belangrijke punten genoemd voor het openbaar vervoer. Dat gaat over toegankelijkheid, betrouwbaarheid en die betaalbaarheid. Volgens mij heb ik ze al genoemd. Maar die betrouwbaarheid is wel een ander punt. Dat komt straks ook nog bij een motie Vreemd even aan de orde, over de buslijn vanuit Huizen. Uiteindelijk, alleen een bus laten rijden, is niet voldoende. Het gaat er uiteindelijk ook om dat die bus op tijd rijdt. En dat je inderdaad ook verwacht dat die de periode die ervoor staat, de tijd die ervoor staat, dat die dat ook kan waarmaken. Dus die betrouwbaarheid is zeker een belangrijk onderdeel als het gaat over publieke mobiliteit en heel specifiek als het gaat over het aanbod van openbaar vervoer. Dus die betrouwbaarheid is zeker een punt. En daar hoort ook bij, en dat is volgens mij ook door de ChristenUnie genoemd, als het gaat over bussen die op infrastructuur rijden, ja, we zijn aan het

kijken. Ik denk dat er mooie voorbeelden zijn in de Haarlemmermeer ook en waar we nu ook bezig zijn met de verbinding van Noordwijk naar Schiphol toe, als het gaat om vrijliggende busbanen. Maar we zijn aan het kijken in hoeverre we het openbaar vervoer gebruik laten maken van de spitsstrook of van een vluchtstrook om die bus toch een goed alternatief te laten zijn voor mensen die in de auto zitten en in de file staan. Dus ja, absoluut een punt van aandacht.

Dan heb ik heel veel positieve geluiden gehoord, alleen Forum voor Democratie was wat terughoudend. En ik denk juist dat wij met deze Visie publieke mobiliteit juist dat doen wat Forum voor Democratie belangrijk vindt. Er staat nergens dat iets moet, maar dat juist bij die Visie publieke mobiliteit uiteindelijk de keuzevrijheid en de verleiding om uiteindelijk gebruik te maken van een goed openbaar vervoer, van een goede publieke mobiliteit, dat we die hier juist benadrukken. Er staat niets dat moet. Dat het gaat over uiteindelijk goed en betrouwbaar openbaar vervoer. En dat we juist zorgen dat we in aanvulling op die buslijnen gaan kijken: hoe kunnen we die deur-tot-deur-reizen beter faciliteren? Dus wat u zegt eigenlijk, dat staat hier volgens mij allemaal prima in verwoord. En als het gaat over deelmobiliteit, is deelmobiliteit een vorm van die first to the last mile. Er staat nergens dat het moet, maar we willen het wel de mensen aanbieden. Als je zegt van 'ik moet vier kilometer rijden naar de hub toe om uiteindelijk die bus te kunnen nemen', kies ik dan voor de fiets, kies ik voor de deelfiets, kies ik voor de deelauto? Wat ga je dan kiezen? Maar uiteindelijk vinden we wel dat er een voorziening moet komen om dat eerste en dat laatste deel geregeld te hebben. Dan kan je niet zeggen: zoek het maar uit. Want als je slechter ter been bent en de bus rijdt wel goed, maar je moet wel drie kilometer lopen om daar te komen, dan heb je wel een probleem. Dus het is wel een verantwoordelijkheid in die Visie publieke mobiliteit.

De heer **DESSING** (FvD): Ja, dank, voorzitter. Dank ook voor de toelichting, het feit dat u daar toch uitgebreider op ingaat, dat gedeputeerde daar uitgebreider op ingaat. Misschien dan even ter verduidelijking. Ik denk dat wij op zich die ketenreis, die zien wij wel, maar waar wij meer voor voelen is de huidige fijnmazigheid. En dan heb je natuurlijk de politieke afweging van, ja, wat kost dat dan? En houden we dat in staat? En is het allemaal haalbaar? Wij kiezen dus eerder voor het in stand houden van die fijnmazigheid dan dat wij zeggen van, laten we nou een heel ingewikkeld systeem gaan optuigen met of je dat nou wel of niet met de fiets of lopend of STOMP of whatever, of deelfietsen, deelscooters, whatever. Dus dat is meer de toelichting waar onze aarzeling vandaan komt.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, daar ga ik graag op in, want dat is ook een punt van de SP. Die fijnmazigheid en alles met het openbaar vervoer, is dat nog wel waar de reiziger, die inwoner van Noord-Holland, behoefte aan heeft? Want als wij een onderzoek doen naar de reiziger, dan zegt tachtig procent van die reiziger: ik wil eigenlijk met die bus zo snel mogelijk op het station komen om de trein te kunnen nemen naar Amsterdam. En die reiziger zit er niet op te wachten om eerst alle dorpjes langs te gaan en dan drie, vier keer te stoppen in een dorpje en dan pas na drie kwartier, bij een normale reistijd van een kwartier, bij het station te komen. Dus daar zit een deel van die vraag in. Dat betekent niet dat we uiteindelijk die fijnmazigheid moeten realiseren, maar dat doen we dan niet met het Plusnet of met de vaste lijnen; dat doen we voor een deel met het traditionele streekvervoer, maar dat vullen we ook in met de buurtbus, met een stukje deelmobiliteit, met anderen, met de ov-taxi. Dus daar kijken we: welke vorm past het beste bij de vraag?

De heer **DESSING** (FvD): Maar dan, voorzitter, met alle respect, denk ik dat de gedeputeerde zichzelf tegenspreekt, want als het probleem van fijnmazigheid is dat het te lang duurt, omdat er te veel stops zijn, dan zit diezelfde reiziger toch ook niet te wachten op het drie keer overstappen van zijn deelfiets naar zijn deelscooter naar zijn deeltrein naar zijn HOV, enzovoorts?

Gedeputeerde **OLTHOF**: Nou, ik kan u wel voorbeelden noemen in het huidige vervoerplan dat eigenlijk één keer overstappen twintig minuten tijdsbesparing oplevert dan gewoon alle haltes afwachten om uiteindelijk op de plaats van bestemming te komen. En die deelmobiliteit, als u de illusie heeft dat in elk dorpje, op elke hoek, een bushalte gaat komen: dat gaat niet gebeuren. Dat betekent dat er altijd een vorm moet zijn van uiteindelijk the first en the last mile. Wat het grote verschil is, dat wij zeggen: het is niet alleen een vorm van openbaar vervoer, we moeten oog hebben voor de totale ketenreis. En nogmaals, er zal op een heleboel plekken streekvervoer

gewoon beschikbaar blijven, gewoon het openbaar vervoer. En ook op loopafstand. Maar we moeten niet onze ogen sluiten dat er uiteindelijk meer of anders en beter openbaar vervoer beschikbaar moet zijn. En dan moeten we ook bereid zijn om daar op een andere manier naar te kijken. En dat is wat we met dit stuk willen doen.

De heer **DESSING** (FvD): Tot slot dan inderdaad. Dan blijft toch de vraag over: voor welk probleem is deze deelmobiliteit een oplossing?

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, maar u zegt 'deelmobiliteit' alsof de visie-

De heer **DESSING** (FvD): Nee, ik bedoel deze mobiliteitsvisie.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Nou, omdat de veelgehoorde klacht is dat 1, het bestaande openbaar vervoer niet aan de vraag doet. We zien een verschraling van het openbaar vervoer. Dus de vraag is: hoe gaan we uiteindelijk dat openbaar vervoer beter krijgen? Doen we dat uiteindelijk door meer bussen te laten rijden of moeten we ook de bereidheid hebben om breder te kijken naar het aanbod van verschillende modaliteiten? En daar is nog steeds het belangrijkste onderdeel het bestaande openbaar vervoer. Dat gaan we aanpassen, maar dat willen we ook uitbreiden en aanvullen met andere vormen van modaliteit. En u zegt heel erg, die deelmobiliteit. Dat zal voor een heleboel mensen misschien helemaal niet aan de orde zijn. Die pakken gewoon hun eigen fiets, die rijden drie kilometer naar een hub waar ze de fiets goed kunnen stallen, waar die misschien nog opgeladen kan worden omdat het een elektrische fiets is, waar die nog onderhouden kan worden, waar ze een beleving hebben dat ze in een omgeving zitten die veilig is en comfortabel. En dan pakken ze netjes de bus en dan rijden ze in één keer door, betrouwbaar, veilig en snel naar Amsterdam.

De **VOORZITTER**: Mevrouw Bouhlel is teruggelopen.

[...]

De **VOORZITTER**: Gaat u verder, gedeputeerde Olthof.

[...]

De **VOORZITTER**: Nee, geen discussie.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dan de BBB, twee amendementen. Laat ik het zo zeggen, allebei doen denk ik in de visie niets. Ik vind over de frequentie, dan geeft u de ondergrens wat algemener aan. En uiteraard de toevoeging dat dat afhankelijk is van die vraag. Ik bedoel, dat lijkt me prima. Dat lijkt me een prima aanvulling. En ook het andere amendement zie ik eigenlijk ook geen grote veranderingen. Het is uiteindelijk de keuze voor een aantal woorden die worden aangepast. Daar is uiteindelijk de intentie wat ermee bedoeld wordt en de inzet van de overheid en van de provincie geen andere. Dus beide amendementen wil ik daarom aan de Staten laten zonder daar specifiek een opmerking over te hebben.

Even kijken, de publieke mobiliteit. Ja, publieke mobiliteit, dit stuk, zal ook moeten zorgen dat er tot één 's nachts en vanaf zes uur 's ochtends gewoon goede bereikbaarheid is. Of dat in dezelfde frequentie zal zijn? Nee. Maar dan kijken we wel naar: wat is de vraag. Dus ook daar zal in de normale concessie een stukje maatwerk gaan plaatsvinden. Ja? Dus dat is uiteindelijk wel waar we voor zullen staan.

Dan de Partij voor de dieren. Ja, ik heb al wat gezegd over sociale veiligheid, over veiligheid in het algemeen. Ik denk dat die beleving op meerdere aspecten terugkomt. Dat gaat over de beleving voor de reiziger zelf, dat die uiteindelijk veilig, betrouwbaar is en comfortabel is, maar dat geldt ook voor het wachten. Op het moment dat het overstappen een onderdeel is van je totale ketenreis, dan moet je zorgen dat het overstappen in ieder geval in een prettige omgeving gebeurt. En dat het er comfortabel is en dat het makkelijk toegankelijk is en dat je er andere voorzieningen hebt. Dus ja, ik doe de toezegging ook dat we dat element ook nadrukkelijk zullen meenemen in het vervolg. Maar nogmaals, in de Nota van Uitgangspunten zit die nog niet. Het is

nog een concept. Dus dan kunt u deze inbreng nog een keer leveren. Maar ik zal in ieder geval ook kijken of het gaat over hubstrategie, of het gaat over het ov of andere vormen, dat we die beleving extra aandacht zullen geven.

Dan naar Volt toe: het autonome vervoer. En ja, zoals ik net zeg: we zijn in Californië geweest, we praten ook met partijen als het gaat over autonoom vervoer. Maar het autonoom vervoer is voor de provincie geen doel op zich. Het kan straks een prima bijdrage leveren in de toekomst – en misschien nog wat in de verre toekomst – als het gaat over inderdaad het vraagstuk over voldoende personeel. Het is gewoon een heel nieuwe ontwikkeling. Maar het wordt hier geschreven als zijnde een doel op zich, alsof autonoom vervoer een belangrijk doel voor ons is. Publieke mobiliteit gaat over veel meer. Daar kan autonoom vervoer absoluut een onderdeel van zijn. Sterker nog, als provincie staan we er ook zeker voor open en zijn we ook aan het kijken: zou je daar zelfs een pilot mee kunnen draaien? Wat kunnen we leren van andere provincies? Van andere landen? Maar ik vind deze, in ieder geval het amendement, wel heel erg uitgaan dat het autonoom vervoer een doel op zich gaat worden, en dat lijkt me nou niet nodig.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, kunt u misschien uitleggen uit welke zinsnede of woordgebruik u opmaakt dat het een doel op zich aan het worden is? Want dat is echt absoluut niet de bedoeling geweest van dit amendement.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dat zit hem, en daar haalde ik het met D66- Excuses, meneer Kanik. Hier stond deze bepaling aanvullend in. Hier stond namelijk "De provincie wil autonoom vervoer als vorm van publieke mobiliteit stimuleren". Ik weet niet of we als provincie- Goede publieke mobiliteit wil ik graag stimuleren. En daar kan autonoom vervoer straks, in de toekomst, een onderdeel van zijn. Daar staan we ook open voor. Maar het is geen doel op zich om autonoom vervoer te stimuleren. En dat zal misschien gaan gebeuren op wat voor manier dan ook, maar om dat als een soort, nou ja, uitgangspunt te hanteren, zijn wij het niet mee eens.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Volgens mij moet het uitgangspunt zijn om een betaalbaar en duurzaam openbaar vervoer en betaalbaar en duurzaam publiek vervoer te organiseren. Uw eigen impactstudie uit 2018 laat al zien dat het een heel goed alternatief kan zijn. Dus wat ik heel erg mis in uw visie is enige enthousiasmerende, vlammende, nou ja, stimulerende houding. Dat probeer ik in dit amendement te vangen. En ik zie echt niet hoe u uit de tekst op kunt maken dat het een doel op zich aan het worden is.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ik wil hem nog een keer lezen, maar volgens mij hebben we al opgeschreven dat innovaties als zelfrijdende voertuigen, expliciet genoemd, ja, op termijn een onderdeel van publieke mobiliteit kunnen worden. Juist als het gaat over betaalbaarheid, over beschikbaarheid van personeel, zou het daar een onderdeel van kunnen zijn. Maar u zegt, we moeten dat gaan stimuleren. Nou, dan hebben we de Nota Smart Mobility. Daar komen we ook binnenkort bij u terug met een evaluatie: waar staan we nu? Ja, daar zou dat enthousiasmerende verhaal meer een onderdeel van moeten zijn. Maar als u nu zegt van 'als onderdeel van de Visie publieke mobiliteit moeten we dit gaan stimuleren', vind ik niet het uitgangspunt van publieke mobiliteit.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, ik voel me een klein beetje van het kastje naar de muur gestuurd, want in de commissie Ruimte stuurde u ons ook al eerder naar het perspectief mobiliteit en nu stuurt u mij naar een Smart Mobility-plan. Kijk, u legt een visie neer wat u over tien jaar aan betaalbaar en duurzaam openbaar vervoer wil hebben. En ik wil heel graag ervoor zorgen dat autonoom vervoer daar mogelijk plekje in gaat krijgen. Daar is het amendement voor. En de tekst die u nu opschrijft, vind ik echt iets meer.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Grappig, want in uw reactie zegt u nou precies wat wij ook zeggen. Want wij zeggen ook dat in Noord-Holland kan een innovatie als zelfrijdend op termijn een onderdeel van publieke mobiliteit worden. Maar wel met het uitgangspunt dat het betaalbaar, beschikbaar en toegankelijk moet zijn. En niet als een doel op zich. Maar volgens mij gaan we er hier niet over uitkomen.

En overigens, de verwijzing naar het perspectief, daar kom ik nu op. Dat ging namelijk over van autokilometers naar duurzame ov-kilometers, daar waar het gaat over het perspectief. En dat

klopt, daar heb ik naar verwezen en dat doe ik nog een keer. In het Perspectief Mobiliteit hebben we het over verminderen, veranderen en verbeteren. Dat is in alle stukken die u ziet, een uitgangspunt. En dan is inderdaad het openbaar een onderdeel daarvan. Maar uiteindelijk meten of we uiteindelijk onze ambities over bereikbaarheid en klimaat, of we dat halen aan de hand van het aantal ov-kilometers vinden wij geen- Ov is een goed alternatief. Niet alleen ter vervanging van mensen met een auto, want er zijn een heleboel mensen die geen auto hebben en afhankelijk zijn aan het openbaar vervoer. En om dan alleen te meten dat er uiteindelijk een goed resultaat is van autokilometers naar ov-kilometers is wat ons betreft geen goed uitgangspunt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, maar u heeft het over uitgangspunten en u verwijst naar allemaal woorden die op papier staan. Kijk, deze motie roept juist op om werk aan die uitgangspunten te maken. Om actief te gaan sturen in nieuw te komen beleid of het verplaatsen van autokilometers naar openbaar vervoerkilometers. En daarmee ook aan Provinciale Staten de resultaten ervan te laten zien. Want het gaat gewoon niet goed als het gaat over uitstoot in de sector vervoer en verkeer.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Maar daar zijn we ook mee bezig. We zijn al volop met gemeenten bezig. Want uiteindelijk zit er heel veel gemeentelijk beleid in om invloed te hebben op het gebruik van auto's. Daar zijn we volop mee bezig. Dus daar zijn we ook mee bezig. U zegt hier als een expliciet doel op te nemen de verschuiving van autokilometers naar ov-kilometers. En dan zeggen wij, uiteindelijk die hele transitie, de modal shift waar we mee bezig zijn, gaat niet alleen over autokilometers naar ov-kilometers. Sterker nog, het is ook niet te bepalen als het aantal ov-kilometers toeneemt of afneemt of dan uiteindelijk het wel of geen succes is, want we hebben autonoom te maken met 191.000 woningen erbij met heel veel extra inwoners met heel veel extra kilometers. Dus uiteindelijk sec het aantal kilometers, ov of auto, zegt niks over het succes van iets. Wat ik wel met u eens ben, is dat we uiteindelijk met goed openbaar vervoer, goede publieke mobiliteit, de mensen willen verleiden om veel vaker het openbaar vervoer te nemen. Dat is waar we mee bezig zijn. En we zijn veel breder bezig om het verminderen en het veranderen van mobiliteit in het algemeen te stimuleren.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel, voorzitter. Dus ik hoor de gedeputeerde zeggen dat in de mobiliteitstransitie het verschuiven van autokilometers naar de publieke kilometers, openbaar vervoerkilometers, wel een monitor kan zijn om te bepalen hoe succesvol je bent in deze transitie.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Volgens mij zeg ik dat niet, maar zeg ik: is dat niet de enige indicator, en is het maar de vraag of dat uiteindelijk het succes bepaalt. Uiteindelijk zit de verandering ook in meer gebruik maken van actieve mobiliteit. Dus veel vaker gebruikmaken van de elektrische fiets, te lopen, gebruik te maken van een elektrische auto. Maar ook ruimtelijk om uiteindelijk dichter bij het werk te wonen of dichter bij het openbaar vervoer te wonen. En dat is ook een treinstation.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel, voorzitter. Als u me uit had laten praten, gedeputeerde Olthof, dan had ik eraan toe kunnen voegen dat dit inderdaad één van de variabelen kan zijn om te laten zien hoe je bent in deze mobiliteitstransitie. Kan ik dan in ieder geval wel van u de toezegging vragen om CO_2-reductie als de sector vervoer en transport en het verschuiven van autokilometers naar ov-kilometers jaarlijks te monitoren en aan de Staten voor te leggen?

Gedeputeerde **OLTHOF**: Kijk, voor deze provincie en dit college, het terugdringen van CO_2, daar hebben we ook afspraken over gemaakt. Daar zijn we ook druk mee bezig. Uiteindelijk maken al die elementen daar onderdeel van uit. Maar als u aan mij vraagt om de verschuiving van autokilometers naar ov-kilometers te monitoren, ga ik nu geen toezegging doen, want ik weet niet of ik dat kan waarmaken. Omdat namelijk ov-kilometers, als mensen dichterbij een trein gaan wonen en niet meer de auto nemen, maar het stukje op de fiets gaan en dan de trein nemen, zit niet in mijn registratie. Het is maar de vraag, als ik deze toezegging doe, of ik dat kan waarmaken; en dat kan ik nu niet toezeggen.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ik kan de cijfers sowieso al inzien bij het CBS: monitor autokilometers en openbaar vervoerkilometers. Dus volgens mij is het iets makkelijker dan u het voorstelt.

De **VOORZITTER**: Er komt nog een interruptie aan van de heer Boer.

De heer **BOER** (VVD): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik wil eventjes de gedeputeerde bedanken voor zijn opmerking net dat het terugdringen van autokilometers ten opzichte van ov-kilometers een soortement heilige graal, een doel is op zich. Want inderdaad, je kan prima met een elektrische auto rijden als je op het platteland woont en je gaat daar met twee mensen, drie mensen in zitten. Dan ben je ook duurzaam bezig als er geen alternatief is. Dus dank daarvoor.

De **VOORZITTER**: U heeft geen vraag verder?

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, voorzitter, ik wil wel even om daar even geen misverstanden- Want laat ik ook even duidelijk zijn, dat heb ik altijd gezegd: we hebben een enorme opgave op het gebied van klimaat. En daar is ook het Perspectief Mobiliteit op gericht om te verminderen, veranderen en verbeteren. Ja? Dus daar waar het kan, willen we zeker een goed alternatief bieden voor die auto. Alleen, als we de auto gebruiken, dan zou het elektrisch moeten zijn. En we moeten ook eerlijk wezen dat uiteindelijk het gebruik van openbaar vervoer in een stedelijk gebied, in een stad als Amsterdam, van een heel andere orde is dan op het moment dat je ergens in, nou, Tuitjenhorn woont. Dat is van een heel andere orde. Nee, maar daar moeten we eerlijk in wezen. Dus laten we nou niet een wedstrijdje 'ja, we hebben met elkaar een grote opgave om uiteindelijk mensen vanuit de auto in het openbaar vervoer-' Maar we moeten een goed alternatief bieden, en het is niet altijd dé oplossing.

Voorzitter, volgens mij ben ik er bijna doorheen. Even kijken, ik had nog het stakeholdersmanagement van 50PLUS. Daarmee denk ik dat u ook bedoelt: zorg nou in ieder geval dat al die partijen die betrokken zijn bij publieke mobiliteit – dat is de NS, dat is de busvervoerder, maar dat zijn straks misschien ook aanbieders van deelmobiliteit – of dat in een concessies zit of commercieel, daar moeten we naar kijken. Maar dat we in ieder geval zorgen dat die afstemming goed is. Nou, ik denk dat u daar een terecht punt heeft, dat we uiteindelijk naar die ketenreis moeten kijken. Dat betekent dat mensen geen last moeten hebben van al die verschillende aanbieders. Dat dat zo efficiënt en zo makkelijk mogelijk ook gebeurt.

Over de betaalbaarheid van ouderen hebben we het volgens mij met elkaar over gehad.

En de flexsystemen, ja, wij hebben al gezegd ook bij de behandeling in de commissie dat we moeten gaan kijken van, wat is dat dan? Hoe kunnen we dat vormgeven? Is dat particulier? Ik ben ook al benaderd door mensen die zeggen van, nou, we zijn met een groepje met wat ouderen en met pensioen en wij hebben best wel veel tijd, en misschien zouden wij daar een stukje invulling aan kunnen geven. Er zijn allerlei partijen die het commercieel aanbieden. Daar moeten we naar gaan kijken. Maar wat we zien uiteindelijk, en dat hebben we al eens eerder gezegd, als het gaat over iemand die in het landelijk gebied woont en één of twee keer in de week naar haar zuster in een ander dorp wil, dat je kan zeggen van, ja, is daar dan uiteindelijk de traditionele bus een oplossing voor of moet je daar naar een flexibel systeem gaan kijken? Waar diegene ook daadwerkelijk van de voordeur naar de plaats van bestemming wordt gebracht. En dat hebben we ook bedoeld met flexsystemen, zonder daar nu invulling aan te geven: dat gaan we op deze manier doen. Daar zijn op dit moment allerlei ontwikkelingen in waarvan we zeggen: hé, daar zou je misschien gebruik van kunnen maken. Uiteindelijk gaat het erom dat iedereen uiteindelijk gewoon mobiel is en op de plaats van bestemming kan komen.

De **VOORZITTER**: U krijgt de interruptie van de heer Stulemeijer van 50PLUS, maar hij moet van ver komen.

De heer **STULEMEIJER** (50PLUS): Dank u wel, voorzitter. Ja, ik heb daarstraks twee artikeltjes aan u gegeven. Eén artikel ging over het Singermuseum in Laren en de gemeente Laren. Laren is geen zelfstandig gemeente meer, maar, nou ja, Laren dus in het Gooi. Daar heeft men dus gekozen voor een bus inmiddels om de leefbaarheid in Laren zelf te verhogen, want Laren ging helemaal ten onder aan de parkeerdruk voor het Singermuseum. Dat initiatief, ik weet niet van waaruit het gekomen is, maar ik vraag me af: zijn dat soort initiatieven niet veel vaker mogelijk en kan de provincie daar een rol in spelen?

Gedeputeerde **OLTHOF**: Soms kunnen we daar wel een rol in spelen en soms ook niet. Ik zie prima initiatieven die zonder de provincie tot stand komen. Ik geloof er niet in dat de provincie overal- Als er een prima initiatief is met vrijwilligers of vanuit een organisatie, moeten we daar denk ik alleen maar gewoon heel blij mee zijn. En dat je niet als overheid van mening bent dat je alles zelf moet willen regelen. Dus ja, als die initiatieven er zijn en er komt bij ons een vraag en dan is dat maatwerk van, hé, kunnen we daar wat van vinden en het past binnen datgene wat we aan het doen zijn, past het binnen onze uitgangspunten, ben ik altijd bereid om dat gesprek aan te gaan.

De heer **STULEMEIJER** (50PLUS): Dank u. Maar ik heb het nu over Noord-Holland-Zuid. En het zou best kunnen dat u of uw ambtenaren dat initiatief op een gegeven moment, ik zeg maar wat, in Alkmaar of in Den Helder ook toe zouden kunnen inpassen. En dat bedoel ik eigenlijk met 'kunt u in dat initiatief wat in betekenen?'.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Noord-Holland Zuid of Noord-Holland Noord is één Noord-Holland. Ja, nee, in dat opzicht hebben we natuurlijk ook met de VRA- Ik realiseer me wel dat de VRA een andere partner is. Maar het Gooi en het Singer Laren, dat zit gewoon in onze eigen concessies. Dus daar hebben we al contacten mee. Dus daar zitten we zelf aan tafel. Dus ja, we proberen ook als regio's, als deelregio's, van andere regio's te leren. Sterker nog, we hebben natuurlijk in deze concessie ervoor gekozen om de IJmond Haarlem en Noord-Holland Noord aan elkaar te verbinden en als één concessie te zien. Ja?

Goed, voorzitter, ik ga naar betaalbaarheid, de ChristenUnie. Jongeren en gezinnen. Nou, volgens mij is dat een uitgangspunt ook waar we nu mee bezig zijn. Jongeren tot twaalf jaar die meereizen met ouderen reizen al gratis in onze eigen concessies. Dus dat is goed. En we gaan het met elkaar hebben over het tarievenkader en dan zal dit denk ik ook wel een heel belangrijk punt zijn waar we het over moeten gaan hebben.

Afstemming systeem over toegankelijkheid, betrouwbaarheid en eigen infra heb ik ook gehad.

Volgens mij heb ik alles gehad. En dan wil ik alleen nog even voor alle duidelijkheid de amendementen nog even doen.

Tijdens mijn bijdrage ben ik ook een beetje toch aan het nadenken over D66. Want uiteindelijk vind ik het belangrijk- Nee, maar ik vind het wel- Nou, niet over D66, want dan had ik er niet zo bijgestaan, denk ik. Maar, nee, ik vind het wel belangrijk dat we met elkaar zeggen van, hé, we willen hetzelfde. En als uiteindelijk het maatwerk, en u wilde in ieder geval daar een wat, nou ja, wat actievere houding, wil ik dit amendement aan de Staten laten.

De **VOORZITTER**: Ik denk dat u zomaar weer een compliment gaat krijgen als interruptie. De heer Kanik.

De heer **KANIK** (D66): Voorzitter, de heer Olthof is welkom bij D66. Maar goed. Ja, het is gewoon een meer uitnodigende houding naar werkgevers ook, want ik ben een beetje bang, als wij het zo laten staan met 'we kunnen dat doen', dat werkgevers niet het idee hebben dat de provincie een partner is in hun behoefte om nachtvervoer te doen. Het is niet zozeer dat de provincie nu stevig aan de slag moet iedereen te proberen het nachtvervoer in te krijgen, maar het is meer een uitnodiging richting ook werkgevers, dat wij er ook open voor staan en erover kunnen nadenken.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Twee opmerkingen, voorzitter. Ik heb begrepen dat tegenwoordig de PvdA ook bij elke partij welkom is. Dus wat dat betreft: dank u wel.

Nee, maar goed, ik wil uiteindelijk wel, omdat ik het belangrijk vind dat met name de visie breed gedragen is. En als u zegt van, 'waar mogelijk' eigenlijk een versteviging is van het maatwerk, want het blijft maatwerk en het blijft uiteindelijk wel- Nou ja, dat niet altijd elk verzoek mogelijk is. Dus dat wil ik wel meegeven. Maar dan wil ik amendement A9 aan de Staten laten.

Amendement A10-

De heer **KANIK** (D66): Voorzitter, een opmerking: dat is precies wat we bedoelen. Dank u wel.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Amendement A10 laten we aan de Staten. Amendement A11 laat ik aan de Staten.

Amendement A12 over autonoom vervoer, dat mag duidelijk zijn: die ontraad ik.

Dan hebben we amendement A13, dat is over sociale veiligheid. Dat laten we aan de Staten.

En dan twee moties. Bij Partij voor de Dieren heel nadrukkelijk aangegeven van waar het terug gaat komen en dat het een duidelijke oproep is. Daar doe ik ook een toezegging in.

En van autokilometers naar duurzame ov-kilometers, daar ontraad ik deze motie. Maar ik heb wel de boodschap gehoord: probeer wel in beeld te brengen wat er uiteindelijk met die verandering gebeurt. En dat neem ik wel mee en ga ik wel kijken of ik daar wat meer inzicht in kan geven. Want de oproep is duidelijk en we verschillen daar, denk ik, in dat opzicht niet van mening.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Bespeur ik daar een toezegging?

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ik doe u een toezegging, maar dat heeft niets met die motie- Want die motie ontraad ik. Maar ik doe u een toezegging om te kijken of we daar wat mee kunnen doen.

De **VOORZITTER**: Dank. Dat was de heer Olthof in de eerste termijn van het college. We gaan kijken of er behoefte is aan een tweede termijn. Mevrouw De Boer van de PvdA. Nee? Mevrouw Bouhlel van de SP. Ja.

Tweede termijn Provinciale Staten
Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik heb een korte tweede termijn. Wij hebben altijd gezegd dat de dikke lijnen prima zijn, naast fijnmazig ov. Als je twee dorpen verder wilt, kan dat niet volgens deze visie, want de fijnmazigheid verdwijnt in de kernen. Een korte, snelle overstap kan niet gegarandeerd worden. Dus sta je op de overstappunten uit te waaien. Tot dusver de mobiliteitsvisie van dit college.

De **VOORZITTER**: De heer Kanik, D66, behoefte aan een tweede termijn?

De heer **KANIK** (D66): Voorzitter, ja, blij met de toezegging van de gedeputeerde. Het is precies zoals hij zegt. Het is niet zozeer dat wij als provincie nu de boer op moeten met dit amendement om zoveel mogelijk nachtvervoer voor elkaar te krijgen. Het is gewoon een uitnodigende houding naar partners of werkgevers die erover nadenken en die met de provincie daarover van gedachten willen wisselen. Het is inderdaad ook echt niet overal mogelijk. Er zit ook geen resultaatverplichting in dit amendement. Dus ik zou willen vragen: steun dit amendement.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. De heer Heijen, CDA. Nee. Statenlid Freeman? Nee. De heer Dessing nog behoefte aan een tweede termijn? Ja.

De heer **DESSING** (FvD): Ja, dank, voorzitter. Dank ook nogmaals, zoals net in het interruptiedebat met de gedeputeerde, dat we toch even die fundamentele discussie hebben kunnen voeren. Ik denk dat dat heel belangrijk is. We hebben het vaak over details, maar het is goed om ons te realiseren: voor welk probleem is dit eigenlijk een oplossing? En ik blijf, ja, ook met het antwoord op die vraag, wat ik van de gedeputeerde kreeg, toch niet helemaal tevreden. Ik denk dat er alternatieven zijn. Ik denk dat als je echt high level naar dit probleem kijkt, dat het ook een betaalbaarheidsprobleem is, uiteraard natuurlijk ook een personeelsprobleem, om die fijnmazigheid te kunnen blijven garanderen. Maar dat betaalprobleem, dat kan ook op nationaal niveau geregeld worden, want waar politieke wil zou zijn, kunnen we met bijvoorbeeld – ik noem maar even een dwarsstraat; en dat is natuurlijk een landelijk probleem – het sturen van heel veel geld voor een oorlog in Oekraïne, van al dat geld, als we dat zouden besteden, dan kunnen we het hele openbaar vervoer in heel Nederland gratis maken. Dus er zijn alternatieven, maar dat valt buiten deze scope.

Al met al, wij zijn niet overtuigd, ondanks het harde werk wat er gedaan is – waarvoor dank – van het doel, nut en de noodzaak van deze mobiliteitsvisie. Dus ik vrees dat wij toch tegen deze visie gaan stemmen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Mevrouw den Boer, de BBB. De heer Hollebeek van de Partij voor de Dieren.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Dank u wel, voorzitter. Deze keer behoorlijk korter. Dank aan de gedeputeerde voor de toezegging. Ik ben blij dat hetgeen ik ingebracht heb ook zijn weg zal vinden, onder andere in de hubstrategie. Ik vroeg me alleen nog wel even af over de concept Nota van Uitgangspunten voor de ov-concessie. Die komt eraan. Daar is dit nog niet in meegenomen inderdaad. Dus als de gedeputeerde dan misschien kan toezeggen daar ook coulance in te betrachten in een eventuele motie of iets wat ik daar kan toevoegen te zijner tijd, dan ga ik de motie intrekken, want dan lijkt me de toezegging nu voldoende.

Motie 45 'Belevingswaarde publieke mobiliteit' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Verder wil ik nog even een lans breken voor het amendement van de heer Kanik. En dat doe ik ook richting de partijen hier in de zaal die niet hebben meegetekend. Er staat duidelijk dat het een streven is dat waar mogelijk- Nou ja, ik zal het niet langer maken. Maar er staat nergens dat de provincie aan de lat staat om nachtvervoer te moeten gaan regelen. Dus volgens mij kunnen we elkaar hierin vinden. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Statenlid De Weerdt van Volt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Beste mensen, deze visie gaat over de komende tien jaar publieke mobiliteit en Volt vindt dat, als je naar de toekomst kijkt, je ook naar autonoom vervoer moet kijken als onderdeel van een betaalbare en betrouwbare vorm van publieke mobiliteit. Die ontwikkelingen omarmen wij met veel enthousiasme. Dat zien wij helaas niet terug in deze tekst. En dat voegt ons amendement dus toe. Dus beste Staten, stem alsjeblieft voor dit amendement en stem daarmee voor een toegankelijke, betaalbare en duurzame publieke mobiliteit in de toekomst.

En dan over onze motie van autokilometers naar ov-kilometers. We verbaasden ons over de terughoudende houding van de gedeputeerde hierover. De sectoren verkeer en vervoer stoten steeds meer CO_2 uit en daarmee ook steeds meer geluidsoverlast. Wij zijn blij dat de gedeputeerde dit tegen wil gaan en daarmee ook blij met de voorzichtige toezegging. Volt wil dat GS actief op het verplaatsen van autokilometers naar ov-kilometers gaat sturen. Wij zijn ons er wel zeker van bewust dat het niet de hele oplossing is en daarmee wel een deeloplossing. Daarom nodigen we elke fractie, die dit ook vindt, uit om voor deze motie te stemmen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ik kijk naar de heer Boer van de VVD.

De heer **BOER** (VVD): Ja, dank u wel, voorzitter. Het was beter geweest als het een interruptie was geweest net op Forum voor Democratie, maar ik vond die vergelijking van de keuze tussen gratis openbaar vervoer in de provincie Noord-Holland of geld sturen naar de Oekraïne werkelijk ongepast en ridicuul. Dat wilde ik gezegd hebben.

[Tafelgeroffel]

De **VOORZITTER**: Dan is het woord aan de heer Stulemeijer, 50PLUS.

De heer **STULEMEIJER** (50PLUS): Dank u wel, voorzitter. Een kort woordje. Wat ik in eerste termijn had moeten doen, maar wat ik vergeten ben, maar dat ga ik dus nu rechtzetten, is de gedeputeerde en zijn ambtenaren danken voor deze mobiliteitsvisie, die volgens mij toch heel erg compleet is. Maar alles kunnen we niet oplossen, niet met het openbaar vervoer en niet met andere zaken. Het gaat ons bij 50PLUS over het ouderenvervoer gratis. Niet alleen om gratis, maar het gaat ons er ook om, en dat geldt niet alleen voor oudere mensen maar ook mensen met

beperkingen, dat het helpt tegen eenzaamheid en tegen sociale uitstoot. Daar willen we toch veel aandacht voor hebben en vragen. En ik neem aan dat dat goed komt. Ik dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ik wil toch de zaal verzoeken wat zachter te praten of anders uw mond houden. Het is erg rumoerig de hele dag al.

De heer Klein, ChristenUnie. Nee. Dank u wel.

Er zijn nog een paar vragen gesteld aan u, gedeputeerde Olthof.

Tweede termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dank u wel, voorzitter. Een kort woordje. Wat ik in eerste termijn had moeten doen, maar wat ik vergeten ben, maar dat ga ik dus nu rechtzetten, is de gedeputeerde en zijn ambtenaren danken voor deze mobiliteitsvisie, die volgens mij toch heel erg compleet is. Maar alles kunnen we niet oplossen, niet met het openbaar vervoer en niet met andere zaken. Het gaat ons bij 50PLUS over het ouderenvervoer gratis. Niet alleen om gratis, maar het gaat ons er ook om, en dat geldt niet alleen voor oudere mensen maar ook mensen met beperkingen, dat het helpt tegen eenzaamheid en tegen sociale uitstoot. Daar willen we toch veel aandacht voor hebben en vragen. En ik neem aan dat dat goed komt. Ik dank u wel.

Dank u wel. Ik wil toch het zaalverzoek hier en daar wat zachter te praten of anders uw mond houden, want het is erg rumoerig de hele dag al. De heer Klein ChristenUnie, nee dank u wel. Er zijn nog een paar vragen gesteld aan u gedeputeerde, Rothhof.

Dank u wel, voorzitter. Ik geef me over het algemeen niet zo snel gewonnen. Dus met name ook naar de SP en naar Forum voor Democratie toe, kijk, er wordt een beeld geschetst alsof wij uiteindelijk die fijnmazigheid van die streekbus willen afschaffen. Dat staat in geen enkel stuk. Wij hebben alleen gezegd, op het moment dat we uiteindelijk beter openbaar vervoer willen, gaat het niet alleen om meer bussen te laten rijden, maar we moeten ook op een andere manier naar het openbaar vervoer kijken. Ja, dat staat ook in het stuk als onderdeel van het totale netwerk van publieke mobiliteit. Dan gaat het over die dikke lijnen. Daar zijn we het volgens mij met elkaar eens. Dan gaat het ook over de fijnmazigheid van het streekvervoer. Alleen, het idee dat we dat alleen maar met bussen kunnen oplossen en van bus van halte naar halte kunnen rijden, dat gaat niet lukken. Dus je zult ook nog naar andere vormen van mobiliteit, die veel beter aansluiten op die heel specifieke vraag, zul je naar andere dingen moeten kijken. En dan red je het niet alleen met openbaar vervoer. Sterker nog, je moet je afvragen of uiteindelijk het huidige openbaar vervoer daar nog het antwoord op is. En dat is de discussie die we aan willen gaan. Maar het beeld wat u schetst van ‘je kan maar naar één dorp rijden en twee dorpen verder kan niet’, dat staat in geen enkel stuk. Dat staat nergens genoemd. Want sterker nog, zover gaat het helemaal niet in dit stuk. Naast streekvervoer worden ook andere vormen van mobiliteit neergezet, zodat wij uiteindelijk het totale plaatje kunnen krijgen. Dus er wordt een beeld geschetst wat ik niet terecht vind. Want uiteindelijk zeggen we niet: we stoppen met het streekvervoer. Dat staat nergens. We zeggen alleen: het is niet dat alleen, er moet veel meer gaan gebeuren. Ik moet heel eerlijk zeggen naar de heer Dessing toe, ik ben het wel met de VVD eens, om in dit stuk de vergelijking te maken met de oorlog in Oekraïne vind ik niet gepast en niet op zijn plaats. Dat wil ik toch ook toch wel even melden vanuit het college.

Dan de Nota van Uitgangspunten, Partij voor de Dieren. Die komt eraan. En het eerste concept zal op de B-agenda komen, de besluitvorming zal aan het einde van het jaar zijn. Daar gaat u dan over. Maar u kunt uiteindelijk bij de bespreking van de concept Nota van Uitgangspunten uw inbreng hebben en dan is het uiteindelijk aan mij de taak om deze toezegging gestand te doen om te kijken of het op die plekken voldoende terug gaat komen.

Dan volgt het autonoom vervoer. Ik zou het jammer vinden als uiteindelijk de discussie van publieke mobiliteit zich verengt tot wel of niet autonoom vervoer. Volgens mij is dit college, deze provincie, net zo enthousiast en net zo betrokken bij nieuwe vormen van vervoer. En autonoom vervoer kan daar een onderdeel van zijn. Het is er uiteindelijk wel voor ons in dat uiteindelijk betaalbaarheid en betrouwbaarheid en toegankelijkheid van openbaar vervoer het uitgangspunt moet zijn. En daar kan autonoom vervoer een onderdeel van zijn. Dan kijken we ook naar andere provincies waar dat misschien op kleine stukjes gebeurt. En als dat een bijdrage levert, of het een

bus is of in het flexvervoer, dan moeten we daarnaar gaan kijken. Maar om dat als toch een belangrijk uitgangspunt of in ieder geval een doel te noemen, dat ben ik niet met u eens. Dus uiteindelijk denk ik met de mogelijkheden wel, maar zoals u het opgeschreven hebt in dat amendement, niet.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, zo'n vlammend betoog lokt toch een reactie uit. Jammer dat u dat niet op papier wilt zetten in uw eigen visie. En we zien nu graag deze enthousiasmerende woorden terug in het Smart Mobility-plan.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Het staat in de visie. Er staat uiteindelijk letterlijk dat waar mogelijk autonoom vervoer gebruikt wordt. Dat staat er. Dus ik snap niet wat u dan nog meer van ons verwacht.

En dan, ja, daarmee wil ik afsluiten; dat is de heer Stulemeijer van 50PLUS. Kijk, openbaar vervoer gaat over bereikbaarheid, maar het gaat over veel meer. Het maatschappelijke belang van openbaar vervoer, het maatschappelijk belang voor mensen om mee te mogen doen in deze samenleving, daar is bereikbaarheid een fundamenteel onderdeel van. Uiteindelijk ook om eenzaamheid tegen te gaan, om gewoon een onderdeel van deze samenleving te zijn, daar is het openbaar vervoer een belangrijke basis voor. Dus ja, dat ben ik helemaal met u eens dat ook daar zeker aandacht voor moet zijn.

Voorzitter, volgens mij heb ik alles gehad en ik dank u.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan zijn we nu gekomen aan het eind van de besprekingen en de beraadslagingen over dit agendapunt. Ik kijk even of er nog behoefte is- Voor zover ik heb begrepen is motie M45 van de Partij voor de Dieren ingetrokken. Als er nog partijen zijn die nog iets willen wijzigen of aanvullen, dan zou dat nu nog kunnen. Ik zie dat daar geen behoefte aan is. Zo niet, dan zijn de beraadslagingen over agendapunt 9 nu afgerond. Dan zal de stemming straks plaatsvinden aan het einde van de agenda.

De discussie wordt gesloten.

10.a Interpellatiedebat inzake Project Wieringerhoek (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).

De **VOORZITTER**: Vanochtend in het Presidium hebben wij afgesproken dat we even een schorsing van een uur nu gaan inlassen, zodat er ook ruimte is voor de fractievoorzitters om even te kijken naar de stukken waar we het vanochtend in het Presidium over hebben gehad. En als het goed is heeft de fractievoorzitter van JA21 ook al even de tijd gehad om aan te geven welke stukken dat precies betreft. Dus via de griffie kunnen de fractievoorzitters daar kennis van nemen. En daarna zullen wij de vergadering weer gaan hervatten.

Dit agendapunt is aangehouden.

11. Indien aan de orde: advies GS op motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.

De **VOORZITTER**: Gebruikt u ook deze schorsing om gelijk binnen uw fractie te overleggen over de ingediende amendementen en moties, zodat wij om stipt halfvijf verder kunnen gaan. En dan zal er dus nog alleen even een toelichting komen vanuit het college op de ingediende moties Vreemd. En dan kunnen we overgaan tot de stemming. De heer Leerink.

De heer **LEERINK** (PvdA): Voorzitter, is het dan handig om die toelichting op de moties Vreemd nu ook even te doen, want dan kunnen we die gewoon meenemen.

De **VOORZITTER**: Dat is wel een heel goed idee. Ik vind dat een sympathiek voorstel, zoals dat heet. En ik zie de hele zaal eigenlijk lachen en glimlachen. Ik kijk even naar het college of dat mogelijk is. Dan pak ik even het lijstje erbij en dan krijgen we als eerste de motie Vreemd ingediend door de PvdA, de VVD, CDA, SP, Partij voor de Dieren, Volt, JA21: Coördinerende rol ter bestrijding van wateroverlast in het duingebied. Gedeputeerde Kocken.

Gedeputeerde **KOCKEN**: Ja, dank u wel, voorzitter. We hebben hier in de commissie volgens mij al een heel gesprek over gehad en ik denk eigenlijk dat ik al redelijk wat had toegezegd in lijn met deze motie. En zoals u het hier verwoord, vind ik dat prima. Ik ga hiermee aan de slag. Wat mij betreft omarm ik dit. Dus u mag er nog allemaal voorstemmen, maar ik zal er in ieder geval mee aan het werk gaan.

De **VOORZITTER**: Nou, dat klinkt als een toezegging. Dan gaan we naar de volgende motie Vreemd, ingediend door het CDA, JA21, ChristenUnie, Partij voor de Dieren, 50PLUS, PVV, D66 en de VVD: Onderzoek instandhouding buslijn 200 Huizen. En Volt. En de SP.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Welke partijen niet? Dank u wel, voorzitter. Uiteraard is bij ons ook de zorg over buslijn 200 zeker ter ore gekomen. Eigenlijk is deze motie overbodig, want we zijn volop in gesprek. Het is nog een voornemen. Dus we zijn ook aan het kijken van, nou, hoe kunnen we toch die lijnen, wat voor mogelijkheden zijn er daarvoor? Het is wel een belangrijk punt. Dus deze motie wil ik aan de Staten laten. Wel met de kanttekening dat wij volop daarover in gesprek zijn om te kijken. Ik wil wel nog aan u meegeven dat betrouwbaarheid hier wel belangrijk is, want zolang we niet daar een snelle doorgang kunnen laten realiseren en twintig minuten vertraging hebben elke keer, dan moet je je afvragen of uiteindelijk dan die toegevoegde waarde van een buslijn nog wel daar is. Dus deze motie laat ik aan de Staten, maar wel met de kanttekening dat we daar volop mee bezig zijn.

De **VOORZITTER**: Misschien kunt u blijven staan. Dan is de volgende motie Vreemd van CDA en JA21: behoud kustbuslijn 851.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik vind de opmerking dat we daar even een kort gesprekje over hebben gehad geen recht doen aan het onderwerp dat we hierover gesproken hebben, want hier is in het hele voortraject naar het vervoerplan over gesproken. De wens vanuit de gemeente om een vaste lijn 52 weken of 365 dagen per jaar, om die te hebben, die hebben we gehonoreerd. Maar dat betekende wel dat de Kustbus een andere route zou volgen en niet parallel aan Transdev laten rijden, gratis nog wel. Dat is uiteindelijk wat er is geweest. Ik heb daar meerdere keren over gesproken. Afgelopen weekend ook nog een keer. Ik heb ook Den Helder uitgenodigd van, kom dan met een alternatief. Dus we zijn erover in gesprek geweest. Ik heb wel gezegd van, ja, ik weet niet zo gauw hoe ik dit moet gaan oplossen. Ik weet wel dat ik volgende week ook nog met Connexxion om de tafel zit en dan zal dit ook nog terugkomen. Maar deze motie ga ik ontraden, want dan ligt er wel weer bij ons de verplichting om een oplossing te vinden. Nogmaals, we zijn over een heleboel trajecten, die komen hier niet eens aan de orde, ook in gesprek. Als het gaat over in Hoorn een ziekenhuis wat bereikbaar moet zijn, kijken we ook samen met de gemeente of we het kunnen aanpassen. Dat doen we dan ook. Dus zo zijn we op een heleboel plekken met een heleboel partijen bezig. En ook dit onderwerp, daar zijn we mee bezig. Nogmaals, als er een oplossing is en Den Helder komt met een oplossing, dan ben ik absoluut positief bereid om ernaar te kijken om dat met Connexxion te bespreken. Maar deze motie ga ik echt ontraden, omdat hiermee de indruk wordt gewekt dat wij dit probleem moeten oplossen, terwijl dit heel nadrukkelijk een verzoek is geweest ook vanuit de gemeente om een vaste buslijn te hebben, die op hetzelfde traject rijdt. Ja, dan is het ingewikkeld om een gratis buslijn daarnaast te laten rijden voor de ondernemers.

De **VOORZITTER**: De volgende motie Vreemd is ook binnen uw portefeuille, ingediend door JA21 en Partij voor de Dieren: Onafhankelijk bodemonderzoek Tata Steelterrein. SP ook, ja.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, voorzitter, dank u wel. Deze motie ontraden we. De overwegingen begrijp ik heel goed. En ik heb ook die twaalf miljard gehoord. Dat is wel in een heel andere context geweest: op het moment dat Tata Steel zou verdwijnen en de hele grond zouden moeten saneren. En daar heb ik ook gezegd dat we met onder andere Tata Steel aan het kijken zijn: hoe kun je daar een borgstelling krijgen dat het ook kan gebeuren. Dat we uiteindelijk heel vaak, daar waar het uiteindelijk om een nieuwe fabriek gaat, dus als er groen staal gaat komen, en er gaat in de bodem geroerd worden, zoals ze dat noemen, ja, dan vindt er een bodemonderzoek plaats. Dus het feit dat daar veranderingen plaatsvinden, dat zit al gewoon in het werk wat de OD ook doet. Dus dat zit erin. Ja? We zijn ook bezig met monitoring op sommige plekken waar zorgen zijn over de gezondheid en de veiligheid. Daar wordt gemonitord. Als u nu vraagt om generiek van het hele terrein van Tata Steel in kaart te brengen wat de bodemkwaliteit is, ja, dan schiet het

zijn doel voorbij. Het doet geen recht aan de manier van werken die we hebben. En het kost ontzettend veel capaciteit, het kost ontzettend veel geld en uiteindelijk is het denk ik niet het antwoord op de vraag die we nodig hebben. Dus deze motie in deze vorm wil ik dan ook zeker ontraden.

De **VOORZITTER**: De volgende motie, ingediend door de ChristenUnie en het CDA: Noord-Hollandse Orgeltocht.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, voorzitter, laat ik duidelijk zijn dat we als provincie zeker ook het orgel en de organisatie ook zeker waarderen. Ik heb nog nooit met ze gesproken. Dus op het moment dat er behoefte aan een gesprek, ben ik altijd bereid. Ik bedoel, daar geen enkel misverstand over. Alleen, hier gaat het niet zozeer over de waardering voor het orgel of voor de organisatie an sich. Wat wij niet doen in de regeling, als er een evenement is met heel veel orgels, dan kunnen ze dat verzoek indienen en dan kunnen we daarnaar kijken. We hebben namelijk evenementenbeleid; we hebben geen subsidieregeling voor organisaties die allerlei orgeltochten in een jaar organiseren. Dus op het moment dat er één evenement is met orgels en daar is een mooie beschrijving bij, dan ben ik zeker zeer bereid, positief, om te kijken of dat kunnen honoreren. Maar als er een verzoek komt om een bijdrage te leveren aan een organisatie die het hele jaar door orgeltochten organiseert- Wij hebben daar geen subsidie voor.

De **VOORZITTER**: Geen interruptie, sorry. Dit is een motie Vreemd. Dus ja, het spijt me zeer.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Voorzitter, laat ik duidelijk zijn: als daar behoefte aan is, ben ik altijd bereid het gesprek met ze aan te gaan, maar deze motie in deze vorm ontraad ik, omdat die niet past binnen de uitgangspunten die we op dit moment hebben. En zo is die ook bekeken. Het is ook niet zozeer dat die zomaar is afgewezen, maar het verzoek voldoet niet aan de voorwaarden zoals die is ingediend.

De **VOORZITTER**: En de laatste is ook van de ChristenUnie: Welkom in Noord-Holland.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, wie kan daartegen zijn, welkom in Noord-Holland? Voorzitter, ik zou daar graag een toezegging in willen doen. De eerste bullet, die neem ik graag ter harte om in beeld te brengen wat de kosten zijn en wat de mogelijkheden en de onmogelijkheden zijn. En dat eerst voor te leggen voordat ik met een voorstel kom, want ik weet niet waar we tegenaan lopen. Laten we het eerst in beeld brengen. Dus deze motie ontraad ik, maar ik doe de toezegging om die eerste bullet op te pakken.

De **VOORZITTER**: Dat waren de moties Vreemd.

Dan is het nu 15.35 uur. Ik stel voor dat wij schorsen tot 16.30 uur. Dat is denk ik een mooie tijd: 55 minuten. Dan heeft u de tijd om te doen wat u moet doen. Dan gaan we om 16.30 uur verder. Ik schors nu de vergadering.

Schorsing van 15.35 tot 16.38 uur.

De **VOORZITTER**: Dames en heren, geachte aanwezigen. Ik moet eigenlijk ‘geachte aanwezigen’ zeggen. Of ‘beste Statenleden’. Ik heropen de vergadering.

10. Vragenuur.

De **VOORZITTER**: We waren aanbeland bij agendapunt 10, het vragenuur. Die zijn niet ingediend, de vragen dus.

Dan gaan we naar agendapunt 11 en die hebben wij al afgehandeld net voor de schorsing.

12. Gebundelde stemming van alle motie(s), amendement(en) en de voordracht.

De **VOORZITTER**: Dus dan ben ik toe aan agendapunt 12 en dat is de gebundelde stemming van alle moties, amendementen en voordrachten.

Moties Vreemd aan de Orde van de Dag

De **VOORZITTER**: Dan beginnen we met het in stemming brengen van de moties Vreemd aan de Orde van de Dag die ingediend zijn bij agendapunt 2. Mevrouw Uiterwijk.

Mevrouw **UITERWIJK** (JA21): Ja, dank u wel voorzitter. Naar aanleiding van de beantwoording van de gedeputeerde willen wij motie M42 intrekken en eventueel zullen we het nog bespreken in de commissie bij de volgende VTH-brief.

De **VOORZITTER**: Motie M42 is ingetrokken. Dank u wel.

Motie 42 'Onafhankelijk bodemonderzoek Tata Steelterrein' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

De **VOORZITTER**: De heer Leerink, PvdA.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja, voorzitter, motie M39 over de wateroverlast, die heeft de gedeputeerde omarmt. Zij gaat ermee aan de slag. Daar zijn we hartstikke blij mee. Dus dat betekent dat we hem bij deze intrekken.

Motie 39 'Coördinerende rol Provincie Noord-Holland ter bestrijding van wateroverlast in het duingebied' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

De **VOORZITTER**: Anderen nog het woord? De heer Klein van de ChristenUnie.

De heer **KLEIN** (CU): Ja, allereerst over motie M44, Welkom in Noord-Holland. De gedeputeerde heeft toegezegd het eerste deel van het dictum uit te voeren. Dat vinden bij een mooie toezegging. Dan kunnen we daarna op basis van die informatie over het tweede deel spreken. Dus we zullen die motie ook intrekken.

Motie M43 over de subsidieaanvraag van de stichting Orgelconcerten Noord-Holland. Ja, het zou wel apart zijn als die subsidieaanvraag van de orgelstichting is afgewezen omdat het niet om één evenement gaat, want dan is het een kwestie van verwoording. Het gaat om de zomerserie. Maar wij zijn blij dat de gedeputeerde aangegeven heeft dat hij in gesprek wilde. We begrepen dat de stichting dat gesprek graag aangaat. Dus we zullen de motie dan aanhouden en vragen aan GS om ons te informeren over de uitkomst van het gesprek.

Motie 43 'Subsidie Noord-Hollandse orgeltochten' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

Motie 44 'Welkom in Noord-Holland' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

De **VOORZITTER**: De heer Heijnen, CDA.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Ja, voorzitter, dank. Ik ga ook een motie aanhouden. Het gaat om motie 41 over de kustbuslijn 851. We begrijpen van de gedeputeerde dat hij al heeft gesproken, maar ook de komende weken nog zal spreken, met een aantal betrokkenen. Wij vragen hem om ons daarvan in ieder geval op de hoogte te houden. En volgens mij is het signaal duidelijk. Dus dank u wel, voorzitter.

Motie 41 'Behoud kustbusliin 851' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ik zie verder geen handen meer. Dat betekent dat ik nu over ga tot het in stemming brengen van de moties Vreemd aan de Orde van de Dag. Zoals u net heeft kunnen horen, motie M39 is ingetrokken.

Dan breng ik als eerste in stemming, dat is motie M40, ingediend door het CDA, JA21, ChristenUnie, Partij voor de Dieren, 50PLUS, de PVV, D66, VVD en Volt. De titel is Onderzoek instandhouding buslijn tweehonderd. Is er iemand die een hoofdelijke stemming, stemverklaring of een aantekening wenst?

Dames en heren, even opletten. Ik wil even voor de zekerheid nog kijken hoeveel leden er aanwezig zijn. Ik zie, als het goed is, drie lege plekken. Dat betekent dat we tweeënvijftig geldige stemmen uit kunnen brengen. De stemming is geopend voor motie M40. Nog één stem te gaan. Tweeënvijftig stemmen uitgebracht.

Motie 40 'Onderzoek instandhouding buslijn 200', ingediend door CDA, JA21, ChristenUnie, Partij voor de Dieren, 50PLUS, PVV, D66, VVD, Volt.
Motie 40 is unaniem aangenomen.

De **VOORZITTER**: Motie M41 is aangehouden. Motie M42 is ingetrokken en motie M43 is aangehouden. Motie M44 is ingetrokken.

Visie Publieke Mobiliteit (VD-23)

De **VOORZITTER**: En dan zijn we aanbeland bij de moties die zijn ingediend bij de voordracht VD-23, de Visie op de publieke mobiliteit. Daar zijn allereerst een aantal amendementen ingediend. Het eerste amendement is amendement A9, ingediend door D66, SP, JA21, CDA, Volt, Partij voor de Dieren, ChristenUnie en 50PLUS. De titel is Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt bevonden om daarin direct te worden opgenomen. Dat is natuurlijk niet de titel, maar het is wel een amendement. Is er iemand die een stemverklaring, aantekening wenst of hoofdelijke stemming? Zo niet, dan open ik nu de stemming voor amendement A9 bij voordracht VD-23. Tweeënvijftig stemmen uitgebracht.

Amendement 9 'Nachtvervoer', ingediend door D66, SP, JA21, CDA, Partij voor de Dieren, Volt, ChristenUnie en 50PLUS.
Amendement 9 is met 51 stemmen voor en 1 stem tegen aangenomen. Tegen heeft gestemd: Forum voor Democratie.

De **VOORZITTER**: Vervolgens breng ik in stemming amendement nummer A10, ingediend door de BBB, Partij voor de Dieren, VVD, SP, en 50PLUS. Dat gaat over de minimale frequentie in de spits. Iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening? Amendement A10. Dan open ik nu de stemming. Tweeënvijftig stemmen zijn uitgebracht.

Amendement 10 'Rechtvaardigen vervoerwaarde R-Net binnen MRA', ingediend door BBB, Partij voor de Dieren, VVD, SP en 50PLUS.
Amendement 10 is met 45 stemmen voor en 7 stemmen tegen aangenomen. Tegen hebben gestemd: D66, Volt, Forum voor Democratie en ChristenUnie.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar amendement A11, ingediend door de BBB, SP, 50PLUS en de VVD, een wijziging over vervoersstromen en halte-afstanden. Iemand die een hoofdelijke stemming wenst? Een stemverklaring? De heer Hollebeek.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, wij waren eigenlijk van plan om tegen te stemmen, want we vinden dat dit amendement eigenlijk niets verandert aan het stuk. Maar aangezien de gedeputeerde akkoord is en mevrouw Den Boer dit met verve heeft verdedigd, zullen we toch voorstemmen.

De **VOORZITTER**: Anderen nog met een stemverklaring? Zo niet, dan open ik nu de stemming voor amendement nummer A11. Tweeënvijftig geldige stemmen uitgebracht.

Amendement 11 'Vier keer in landelijk gebied', ingediend door BBB, SP, VVD en 50PLUS.
Amendement 11 is met 42 stemmen voor en 10 stemmen tegen aangenomen. Tegen hebben gestemd: D66, JA21, Volt, Forum voor Democratie en ChristenUnie.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar amendement A12, ingediend door Volt. De titel is Toekomstperspectief voor autonoom vervoer. Is er iemand die hoofdelijke stemming wenst? Een stemverklaring? Ja, de heer Kanik, D66.

De heer **KANIK** (D66): Ja, autonoom vervoer wordt zeker belangrijk in de toekomst en in deze visie vinden wij daar zeker de ruimte voor. Maar dit voorstel met dit amendement is daarbij niet echt dat er iets heel veel aan toegevoegd wordt. Dus sympathiek met het idee, maar we stemmen tegen dit amendement.

De **VOORZITTER**: De heer Klein, ChristenUnie.

De heer **KLEIN** (CU): Ja, wij vinden het ook een goed idee om de kansen van autonoom vervoer te verkennen, maar we denken dat dit amendement te specifiek in gaat op een pilot en daarom zullen we tegenstemmen.

De **VOORZITTER**: Mevrouw Van der Helm. Ik zag uw hand.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Ik ga me aansluiten bij meneer Klein van de ChristenUnie. Hij haalt het gras voor mijn voeten weg.

De **VOORZITTER**: Anderen nog die een stemverklaring wensen uit te brengen? Zo niet, dan open ik de stemming voor amendement nummer A12. Tweeënvijftig stemmen uitgebracht.

Amendement 12 'Toekomstperspectief voor autonoom vervoer', ingediend door Volt.
Amendement 12 is met 6 stemmen voor en 46 stemmen tegen verworpen. Voor hebben gestemd: Partij voor de Dieren en Volt.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar amendement nummer A13, ingediend door de VVD, D66, PvdA, BBB en GroenLinks. Niet allemaal hebben een titel, maar het is ieder geval een heel mooi amendement zo te zien. Het gaat over de sociale veiligheid. Dat was hem, ja. Dank je wel. Iemand hoofdelijke stemming? Een stemverklaring? Aantekening? Dan open ik de stemming voor amendement nummer A13.

Amendement 13 'Toevoegingen sociale veiligheid', ingediend door VVD, D66, BBB, GroenLinks en PvdA.
Amendement 13 is unaniem aangenomen.

De **VOORZITTER**: Motie M45 is ingetrokken. Dan breng ik nu in stemming motie M46, ingediend door Volt: Van autokilometers naar duurzame ov-kilometers. Is er iemand die hoofdelijke stemming wenst? Iemand stemverklaring? De heer Hollebeek, Partij voor de Dieren.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Voorzitter, dank u wel. Ja, wij ondersteunen natuurlijk altijd de beweging van auto naar ov, maar het tweede deel van de bolletjes is volgens ons echt onuitvoerbaar, omdat je het niet kunt afmeten of ov-kilometers altijd een verbetering zijn. Je kunt soms ook gewoon minder reizen. Dus we zullen toch tegenstemmen.

De **VOORZITTER**: De heer Kanik, D66.

De heer **KANIK** (D66): Ja, voorzitter, eigenlijk een beetje woorden dezelfde strekking. Maar ook D66 is ook voorstander van duurzaam vervoer. Ook laatst in de Noord-Hollandse klimaataanpak weer een hele uitleg daarover gegeven. Dat zullen we blijven doen. En als we hier later in de Staten samen weer over spreken, dan komen we er graag op terug hoe we dit kunnen verbeteren in deze periode.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Anderen nog die een stemverklaring willen afleggen? Zo niet, dan open ik de stemming voor motie M46. Tweeënvijftig stemmen zijn uitgebracht. De stemming is gesloten.

Motie 46 'Van autokilometers naar duurzame ov-kilometers', ingediend door Volt.

Motie 46 is met 3 stemmen voor en 49 stemmen tegen verworpen. Voor hebben gestemd: Volt en ChristenUnie.

De **VOORZITTER**: Dan breng ik nu in stemming de voordracht zelf. Dat is voordracht VD-23, de Visie publieke mobiliteit. Iemand die hoofdelijke stemming wenst of een stemverklaring? Ja, dat is de heer Van den Berg van JA21.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank, voorzitter. De fractie van JA21 kan voor dit stuk stemmen, behoudens de klimaatopgave, specifiek ook de verduurzaming en de electrificering van de bussen, afgerond met het STOMP-principe.

De **VOORZITTER**: Dan geef ik het woord aan mevrouw Bouhlel van de SP.

Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP): Dank u wel, voorzitter. Gezien mijn bijdrages eerder vandaag zullen wij tegen deze voordracht stemmen.

De **VOORZITTER**: De heer Stulemeijer van 50PLUS.

De heer **STULEMEIJER** (50PLUS): Dank u, voorzitter. Wij zullen voor dit voorstel stemmen. En complimenten aan de gedeputeerde en zijn ambtenaren voor dit complete stuk. Dank u.

De **VOORZITTER**: Anderen nog die een stemverklaring- Ja, mevrouw Bezaan van de PVV.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Dank u wel, meneer de voorzitter. Ook de PVV zal voorstemmen, met dien verstande dat wij ons aansluiten bij de voorbehouden die ook al door de heer Van den Berg van JA21 zijn gemaakt. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: De heer Mülder van D66.

De heer **MÜLDER** (D66): Van de orde. Ik vroeg me af: dit kan toch eigenlijk helemaal niet? We stemmen toch in met een document en dan stem je toch met het hele document in?

De **VOORZITTER**: Ja, maar een stemverklaring is aan de partij. Als men dat opgenomen wil hebben in de notulen van deze vergadering, ja, dan kan ik daar niet op tegen zijn. Maar u heeft wel gelijk. Als wij straks stemmen, dan stemmen wij overigens wel met inachtneming van de aangenomen amendementen en de moties die uiteraard op enig moment weer bij u terugkomen met de wijze van afdoening, zoals dat door het college zal worden opgepakt.

Anderen nog stemverklaring? Ja, Statenlid De Weerdt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ondanks dat onze amendementen en moties zonet gesneuveld zijn, staan er toch wel heel goede dingen in de visie. Dus we zullen ook voorstemmen.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ik zie geen handen meer. Dan open ik nu de stemming voor voordracht VD-23, de Visie publieke mobiliteit. Ja, de stemming is gesloten.

Voordracht Visie Publieke Mobiliteit (VD-23)
Voordracht 23 is, met inachtneming van de daarin als gevolg van aanneming van in de amendementen A9, A11 en A13 aangebrachte wijzigingen, met 47 stemmen voor en 5 stemmen tegen aangenomen. Tegen hebben gestemd: Forum voor Democratie, SP en 50PLUS.

De **VOORZITTER**: Ik begrijp de verwarring. Ik begrijp de verwarring, want wij hadden allen de indruk dat de heer Stulemeijer toch een iets andere stemverklaring had afgelegd, maar ik denk dat we dat straks, als wij nog een drankje drinken met elkaar, daar nog even over kunnen napraten.

Dames en heren, hiermee heb ik alle stukken in stemming gebracht.

13. Sluiting

De **VOORZITTER**: Ik wil de ambtelijke ondersteuning, maar vooral de griffie, danken voor de voorbereiding voor deze vergadering. De eerstvolgende vergadering is op 8 juli. Naar aanleiding van de schorsing die we vandaag hebben gehad, bestaat de mogelijkheid, maar dat zal daar ook in het Presidium worden besloten, dat er wellicht ook nog een korte besloten Statenvergadering zal zijn, maar dat zien wij dan op 8 juli. We beginnen dan, in principe zoals afgesproken in het Presidium, op 8 juli om 10.00 uur.

Ik nodig u nu graag uit om een drankje te drinken met ons in de Remkeszaal, maar ook voor degenen die daar behoefte aan hebben, staat dat vanaf 17.00 uur een maaltijd ter beschikking. Dank, en ik sluit hierbij de vergadering.

Sluiting om 16.54 uur.

Provincie Noord-Holland

Agenda PS-vergadering *-gewijzigd-*

Datum	10 juni 2024
Tijd	Aanvang 13:00 uur
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	A.Th.H. van Dijk
Toelichting	Live volgen of terugkijken kan via: https://noord-holland.stateninformatie.nl

Gewijzigde agenda: verzoek tot interpellatie is toegevoegd als agendapunt 10a.

1	**Opening en mededelingen.**
2	**Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden.**
2.a	**Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).** Het Statenlid dat een verzoek tot het houden van een actualiteit wil doen, dient dit verzoek in bij de griffie, uiterlijk op vrijdag voorafgaand aan de vergadering om 12.00 uur.
3	**Lijst geheimhouding PS.**
4	**Vaststelling notulen en besluitenlijst van de Statenvergadering van 13 mei 2024.**
5	**Vaststelling Strategische Statenagenda.**
6	**Vaststelling lijst ingekomen stukken.**
7	**Vaststelling voortgangslijst van moties.**
8	**Voorlopig aangemerkt als hamerstuk.** Indien de commissie of het presidium besluit dat het een hamerstuk is, dan wordt het punt bij de hamerstukken gevoegd.
8.a	**Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud.** Voordracht 24-2024
8.b	**Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds.** Voordracht 25-2024
8.c	**Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024.** Voordracht 26-2024
8.d	**Nieuwe MRA-Agenda 2025-2028 - 80% versie.** Voordracht 27-2024
8.e	**Zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer.** Voordracht 28-2024

Provincie Noord-Holland

8.f	**Financieringsstatuut 2024.** Voordracht 29-2024
8.g	**Toestemming PS voor treffen van gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.** Voordracht 30-2024
9	**Visie Publieke Mobiliteit.** Voordracht 23-2024
10	**Vragenuur.** Het Statenlid dat tijdens het vragenuur mondelinge vragen wil stellen, dient deze vragen in bij de griffie, uiterlijk op vrijdag voorafgaand aan de vergadering om 12.00 uur.
10a.	**Interpellatiedebat inzake Project Wieringerhoek (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).**
11	**Indien aan de orde: advies GS op motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.**
12	**Gebundelde stemming van alle motie(s) amendement(en) en voordracht.**
13	**Sluiting.**

Spreektijdverdeling Statenvergadering van 10 juni 2024

Het presidium heeft besloten de spreektijdverdeling voor de vergadering PS 10 juni a.s. te baseren op 4 uren vergaderen.

Voor de vergadering van 10 juni wordt de volgende verdeling gehanteerd:

Fractie	Spreektijd PS
BBB	16 min.
VVD	16 min.
GroenLinks	15 min.
PvdA	15 min.
D66	12 min.
PvdD	12 min.
JA21	11 min.
PVV	11 min.
Volt	10 min.
CDA	10 min.
FvD	10 min.
SP	10 min.
50PLUS	10 min.
ChristenUnie	10 min.
Totaal PS	*168 min.*
Spreektijd GS	56 min.
Technische tijd	16 min.
Totaal	**240 min.**

Vlekkenplan Vergaderzaal
PS Noord-Holland

PNH240198

M40 / 10-6-2024
punt 2

AANGENOMEN

Motie Vreemd: onderzoek instandhouding buslijn 200

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024

Constaterende dat:

- Transdev overweegt om buslijn 200, de rechtstreekse buslijn tussen Huizen – Blaricum – Utrecht Science Park op te heffen;
- Veel studenten en mensen die in Utrecht studeren en werken, deze buslijn nemen.

Overwegende dat:

- Deze reizigers minstens 20 minuten langer aan het reizen zijn en 2 keer moeten overstappen, wanneer deze buslijn opgeheven wordt;
- Deze reizigers daarmee ook meer reiskosten kwijt zijn;
- Huizen geen treinverbinding heeft en daarom is aangewezen op het busnetwerk voor verbinding met omliggende grote steden;
- De reizigersadviesraad openbaar vervoer Noord-Holland (ROCOV-NH) Transdev heeft geadviseerd om lijn 200 niet op te heffen, en te kijken waar de reizigers behoefte aan hebben;
- Na het gereed maken van de HOV-halte in Eemnes, de inwoners van Eemnes en Laren ook gebruik kunnen en zullen maken van deze busverbinding;
- De gemeenteraad van Huizen en Blaricum unaniem een motie hebben aangenomen die pleit voor behoud van buslijn 200.

Dragen GS op:

- Om als provinciale concessieverlener te onderzoeken hoe (een vorm van) buslijn 200 van Huizen - Blaricum naar Utrecht Science Park behouden kan blijven.

En gaan over tot de orde van de dag.

Dennis Heijnen CDA	Daniël van den Berg JA21	Michel Klein CU	Jaap Hollebeek PvdD
Anneke van der Helm 50PLUS	Ilse Bezaan PVV	Emre Kanik D66	Jeroen Boer VVD
Maik de Weerdt Volt	Heidi Bouhlel		

INGETROKKEN

M39 / 10-6-2024 punt 2

Motie coördinerende rol Provincie Noord-Holland ter bestrijding van wateroverlast in het duingebied

De Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni te Haarlem,

overwegende dat:

- er in het duingebied als gevolg van hevige regenval sprake is van ernstige wateroverlast;
- deze wateroverlast leidt tot problemen voor bewoners, recreanten en ondernemers;
- verschillende overheden en instanties verantwoordelijkheid hebben voor verschillende aspecten van de wateroverlast in het gebied, wat een samenhangende aanpak in de weg kan staan en voor onduidelijkheid zorgt bij de burger;
- het in de verwachting ligt dat wateroverlast als deze in de toekomst steeds vaker voor zal komen,

van mening dat:

- het in de rede ligt dat de provincie als bovenregionale bestuurslaag een coördinerend rol speelt rond dit type vraagstukken,

verzoekt het college van GS om:

- een helder overzicht te maken van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van alle (semi-) publieke instanties in het duingebied die betrokken zijn bij de wateroverlast
- het initiatief te nemen tot bestuurlijk/coordinerend overleg met deze instanties
- Provinciale Staten voor het einde van 2024 te informeren over de uitkomst en voortgang,

En gaat over tot de orde van de dag.

PvdA Gert-Jan Leerink	VVD Gerda Bakker	BBB Gert Vendrig	PvdD Ilona Haas
SP Remine Alberts	Volt Julia Schneemann	CDA Willemien Koning	

M41/10-6-2024
punt 2

AANGEHOUDEN

Motie Vreemd: Behoud kustbuslijn 851

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024, ter behandeling van agendapunt 9, Visie Publieke Mobiliteit.

Constaterende dat:

- Kustbus lijn 851 is een zomerlijn voor toeristen en rijdt in het hoogseizoen (juli en augustus) tussen de badplaatsen Petten en Den Helder via Callantsoog;
- De Kustbus is publiek/privaat initiatief van ondernemersverenigingen OFS Recreatie en Toerisme en OVDH en de gemeenten Schagen en Den Helder;
- De Kustbus niet wordt gereden in de reguliere concessie door gebrek aan personeel[1];
- De Kustbus gratis wordt aangeboden aan toeristen en dagjesmensen die verblijven in het kustgebied van Noord-Holland Noord;
- De Kustbus door de nieuwe dienstregeling van de provincie met Transdev niet langer (gratis) mag rijden tussen de haltes Huisduinen en Den Helder, Station NS.;

Overwegende dat:

- Met het vervallen van de haltes tussen Huisduinen en Den Helder, Station NS een belangrijke schakel van de dienstregeling en de aansluiting op het spoornetwerk van de Kustbus vervalt;
- Door het vervallen van de haltes de kust van Noord-Holland Noord veel lastiger te bereiken is met het Openbaar Vervoer en ondernemers daar schade van ondervinden;
- Overstappen van de reguliere lijn van Transdev (lijn 37) op de Kustbus (lijn 851) bij Huisduinen ingewikkeld is;
- De betrokken partijen niet van tevoren op de hoogte zijn gesteld over de vervallen haltes van de Kustbus, terwijl partijen bereid zijn om samen te zoeken naar oplossingen.

Dragen GS op:

- Om met alle betrokken partijen van de Kustbus in gesprek te gaan en te zoeken naar oplossingen voor het behoud van Kustbuslijn 851.

En gaan over tot de orde van de dag.

Dennis Heijnen
CDA

Daniël van den Berg
JA21

[1] Gratis Kustbus tussen Petten en Den Helder - OFS - Ondernemers Federatie Schagen (ondernemendschagen.nl)

INGETROKKEN

M42/10-6-2024
Punt 2

Motie vreemd aan de orde van de dag

Motie onafhankelijk bodemonderzoek Tata Steel-terrein

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni, ter behandeling van de motie vreemd aan de orde van de dag;

Constaterende dat:

- De bodem (grond en grondwater) van het Tata Steel-terrein op veel plekken zwaar verontreinigd is;
- In het rapport 'Hoe Tata Steel Nederland te verduurzamen?' van Wijers/Blom een bedrag van 12 miljard euro aan saneringskosten genoemd wordt;
- De provincie bevoegd gezag is voor de bodemkwaliteit en voor sanering van het terrein;

Overwegende dat:

- Het onduidelijk is welke impact deze bodemvervuiling heeft op de gezondheid in de leefomgeving, de werknemers en de omwonenden van Tata Steel;
- Het onduidelijk is of en in welke mate deze vervuiling van de bodem zich ook verspreid naar gebieden buiten het Tata Steel-terrein;
- Het naar alle waarschijnlijkheid nodig is om tijdens de uitvoering van het Heracless Groen Staal-plan delen van het terrein van Tata Steel te saneren;

Verzoekt Gedeputeerde Staten:

- Onafhankelijk onderzoek te doen naar hoe vervuild de bodem onder en rondom het Tata Steel-terrein is en welk effect dit heeft op de gezondheid van de leefomgeving, de werknemers en de omwonenden;

En gaan over tot de orde van de dag.

Kelly Uiterwijk	Marc Hanou	Remine Alberts
JA21 Noord-Holland	PvdD	SP

M43/10-6-'24
punt 2

AANGEHOUDEN

Motie: Subsidie Noord-Hollandse orgeltochten

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024,

constaterende dat:

- de stichting Orgeltochten Noord-Holland vorige jaar 50 jaar bestond;
- de stichting jaarlijks verschillende orgeltochten organiseert door de verschillende regio's in Noord-Holland;
- Noord-Holland de provincie is met de hoogste orgeldichtheid;
- de stichting Orgeltochten Noord-Holland zich enkele malen te vergeefs heeft gemeld bij de provincie om in aanmerking te komen voor een beperkte subsidie;
- de stichting Orgeltochten Noord-Holland de Commissaris van de Koning en de gedeputeerde heeft uitgenodigd voor het bijwonen van één van de bijeenkomsten, maar deze daar niet op zijn ingegaan,

overwegende dat:

- de uitgangspuntennotitie evenementensponsoring 2024-2027 gebaseerd is op een combinatie van evenementen waarmee we verschillende doelgroepen bereiken en die zowel het landelijke als het metropolitane karakter van Noord-Holland goed vertegenwoordigen;
- er daarbij wordt gelet op spreiding over het jaar; spreiding van aandacht over de regio's; spreiding over de diverse doelgroepen die in Noord-Holland wonen en spreiding over de verschillende beleidsthema's;
- er jaarlijks € 275.000,- beschikbaar is voor evenementen met incidentele sponsoring;
- de doelstellingen van de stichting Orgeltochten Noord-Holland[1] passen binnen de uitgangspunten evenementensponsoring 2024-2027;
- orgeltochten een mooie manier zijn om het provinciale cultureel erfgoed onder de aandacht te brengen,

dragen GS op:

- de stichting Orgeltochten Noord-Holland te sponsoren voor een redelijk bedrag,

en gaan over tot de orde van de dag.

Dennis Heijnen
CDA

Michel Klein
ChristenUnie

[1] http://orgeltochtennoord-holland.nl/over-ons/

M44/10-6-2024
punt 2

Christen Unie
Provinciale Staten Noord-Holland

INGETROKKEN

Motie Welkom in Noord-Holland

De Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024, ter bespreking van agendapunt 2 "Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden",

constaterende dat:
- Noord-Holland een fijne provincie is om in te wonen, werken of te recreëren, met veel mooie gebieden met een eigen karakter;
- onze provincie een open en inclusieve uitstraling belangrijk vindt,

overwegende dat:
- onze provincie geen sterke eigen identiteit heeft;
- het voor veel mensen niet duidelijk is dat wanneer ze de provinciegrens passeren;

voorts constaterende dat:
- andere provincies bij de provinciegrens bordjes langs grote doorgaande wegen hebben staan om mensen welkom te heten in de provincie (bijv. Utrecht, Gelderland, Noord-Brabant);
- Noord-Holland volgens onze inventarisatie slechts een (verouderd) welkomsbord heeft staan op de Afsluitdijk en langs de N207[1],

verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om:
- in kaart te brengen wat de kosten zijn voor het plaatsen van borden "Welkom in Noord-Holland" (en tevens de "Tot ziens in Noord-Holland" variant) bij de provinciegrens langs de snelwegen en provinciale wegen;
- in 2024 een voorstel daartoe, inclusief een ontwerp voor de borden, aan PS voor te leggen,

en gaan over tot de orde van de dag.

Michel Klein
ChristenUnie

1

Lijst geheime stukken PS 10 juni 2024

Lijst opgelegde geheimhouding na wetswijziging 1 april 2023:

ID-nr	**Besluitdatum opleggen geheim-houding** (GS of PS)	**Onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 84 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 en 5.2 Wet Open Overheid.*	**Verwachte einddatum geheimhouding**	**PS-besluitnr. en datum opheffing geheimhouding**
2024-02	GS 04-06-2024	WOO stukken inzake project Zon-op-water Wieringerhoek. Geheimhouding op alle passages die in het kader van het eerdere WOO verzoek op inhoudelijke gronden zijn geweigerd. (2259597/2261516 geheimhoudingsbrief en 2255233/2253408 en 2214306 WOO stukken).	Bedrijfsgevoelige informatie en het goed functioneren van de provincie dat in het gedrang komt als persoonlijke beleidsopvattingen openbaar worden gemaakt. Duur geheimhouding: totdat een definitief besluit is genomen over het project.	In 2028 opnieuw bezien of geheimhouding opgeheven kan worden.	
2024-01	PS 04-03-2024 (voordracht 10-2024)	- geheim verslag en het behandelde in besloten vergadering presidium 22 januari 2020; - geheim verslag en het behandelde in besloten vergadering presidium 3 februari 2020; - geheim verslag en het behandelde in besloten vergadering presidium 30 mei 2023; - geheim document presidium 12 juni 2023, Achtergrond Randstedelijke Rekenkamer; - geheim verslag en het behandelde in besloten vergadering presidium 12 juni 2023.	Het presidium is en kan geen commissie zijn in de zin van de Provinciewet. Voor stukken en beraadslagingen waar in het verleden is beoogd in het Presidium geheimhouding op te leggen en waar op dit moment formele geheimhouding nog steeds gewenst is o.b.v. artikel 5.1 eerste en tweede lid van de Wet open overheid (WOO) is dit achteraf gerepareerd met besluit van Provinciale Staten om geheimhouding op te laten leggen.	In 2035 opnieuw bezien of geheimhouding opgeheven kan worden.	

Lijst opgelegde geheimhouding voor wetswijziging 1 april 2023:

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
2022-47	Geheimhouding op: - het overzicht van potentiële locaties voor tijdelijke woningen van spoedzoekers (nr. 1787332/1854893) - het memo van de taskforce (nr. 1787332/1854984) - de brief gericht aan PS (nr. 1787332/1855019)	Zolang niet over deze locaties is besloten zal openbaarmaking tot veel onrust leiden en de werkzaamheden van de taskforce ernstig hinderen. Ook grondspeculatie is niet uit te sluiten. Geheimhouding totdat de gemeenten een besluit hebben genomen over deze locaties.	In 2028 opnieuw bezien	21-06-2022	04-07-2022	
2020-10 *(nr. PS-besluit)*	Geheimhouding opgelegd op de rapporten van Integis en Tauw betreffende de aansturing bij PWN. (1363522/1363523)	De informatie is privacygevoelig. De desbetreffende personen zullen daardoor onevenredig worden geschaad. Ook bevat de informatie bedrijfsgegevens. De geheimhouding is voor onbepaalde tijd opgelegd.	In 2035 opnieuw bezien.	17-02-2020	09-03-2020	
2019-84 *(nr. PS-besluit)*	De voorlopige geheimhouding zoals die door Gedeputeerde Staten is opgelegd (nr. 1256089/1310882) op onderdelen uit documenten betreffende mogelijke aanpassingen en verbouwingen op en rond circuit Zandvoort (onderdelen die op grond van de Wet openbaarheid van bestuur niet openbaar gemaakt zijn met het besluit van Gedeputeerde	Het gaat om documenten met hoofdzakelijk persoonlijke beleidsopvattingen, bestemd voor intern beraad. Gezien de aard van de stukken (bedoeld voor interne beraadslaging) zal gaandeweg het belang van de geheimhouding minder zwaar komen te wegen. De geheimhouding is voor 10 jaar opgelegd.	In 2028 opnieuw bezien.	5-11-2019	11-11-2019	

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
	Staten van 15 oktober 2019 - kenmerk 1256089/1278981) te bekrachtigen en voort te laten duren tot 5 november 2029.					
2018-05	Businesscase SolaRoad (nummer 1083815/1155048)	Het document bevat bedrijfsgevoelige informatie en kan niet openbaar worden gemaakt zolang SolaRoad B.V. bestaat. Geheimhouding gedurende bestaan van SolaRoad B.V.	In 2028 opnieuw bezien.	04-12-2018	10-12-2018	
2018-04	Businesscase Pallas (versie 3.1) en de analyse daarop van Strategy& (1083186/1083817).	Het document bevat bedrijfsgevoelige informatie. Het stuk kan pas openbaar worden als de exploitatie van de Pallas-reactor wordt beëindigd. Geheimhouding gedurende exploitatie Pallasreactor. Elke 10 jaar beoordelen; 1e beoordeling in 2028.	In 2028 opnieuw bezien.	29-05-2018	11-06-2018	
2018-01	Rapportage van PWC, behorende bij de openbare Statenvoordracht nr. 03-PS12-02-2018, inzake aandeelhouderslening voor SADC (905620/1033755).	Bevat vertrouwelijke bedrijfsgegevens. De geheimhouding duurt voort gedurende de looptijd van de te verstrekken lening, maximaal 9 jaar. Geheimhouding gedurende looptijd lening (tot 2027)	In 2028 opnieuw bezien.	09-01-2018	12-02-2018	
2017-07	Offerte Connexxion m.b.t. OV-concessie Noord-Holland Noord (714608-1018469).	Het document bevat concurrentiegevoelige informatie en is niet openbaar op grond van de Aanbestedingswet en de Woo. De	In 2028 opnieuw bezien.	28-11-2017	18-12-2017	

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
		concessie loopt tot medio september 2028.				
2017-06	Verslag vergadering van Stuurgroep Verbinding A8-A9 van 24 maart 2017 (94721/947211).	Geheimhouding duurt voort totdat het project is afgerond. Vroegtijdige openbaarmaking kan onderhandelingen schaden. Het gaat verder om een intern document, openbaarmaking zou er tevens toe kunnen leiden dat de deelnemers van de stuurgroep geen stelling nemen. Geheimhouding verlengen omdat het project nog steeds loopt.	31-12-2028 *(PS 19-12-2022 geheimhouding verlengd naar 2028. Aangepast via Amendement A68-2022 naar 31-12-2028)*	16-05-2017	29-05-2017	
2015-05	Besluit, voordracht en alle onderliggende stukken m.b.t. de Toekomst RON/Hoogtij (702724/681248).	De stukken bevatten informatie waarvan openbaarmaking de economische en financiële belangen van HoogTij kunnen schaden. Geheimhouding is opgelegd tot het einde van de exploitatie van HoogTij, voorzien in 2035.	In 2028 opnieuw bezien	29-09-2015	09-11-2015	
2015-04	Consultatie Pallas (verseonnr. 648323/666397).	Vroegtijdige openbaarmaking van deze informatie zou het project ernstig kunnen belemmeren en een vertekend beeld kunnen opleveren. Het is wenselijk dat de geheimhouding voortduurt totdat onderhandelingen met partijen ten behoeve van de bouw en exploitatie zijn afgerond.	31-12-2028 *(PS 19-12-2022 geheimhouding verlengd naar 2028. Aangepast via Amendement A68-2022 naar 31-12-2028)*	15-09-2015	28-09-2015	

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
		Geheimhouding verlengen totdat onderhandelingen met partijen t.b.v. de bouw en exploitatie zijn afgerond. Hierover zijn afspraken gemaakt met het Rijk.				
2015-02	Aanvullend rapport second opinion (Zaanstad) inzake de RON (375176/537299).	Het rapport bevat bedrijfsgevoelige informatie. Openbaarmaking kan tevens de onderhandelingspositie van de provincie schaden. De geheimhouding is opgelegd tot aan het moment van definitieve besluitvorming inzake de toekomst van RON/Hoogtij, naar verwachting niet vóór 2035.	In 2028 opnieuw bezien.	03-02-2015	02-03-2015	
2015-01	GS brief d.d. 15 december 2014, inzake de Second Opinion RON/Hoogtij (375176/522583).	Het document bevat bedrijfsgevoelige informatie en informatie waarvan openbaarmaking de financiële en economische belangen van RON/Hoogtij kan schaden. De geheimhouding is opgelegd totdat definitieve besluitvorming inzake de toekomst van RON/Hoogtij heeft plaatsgevonden, naar verwachting niet vóór 2035.	In 2028 opnieuw bezien.	25-11-2014	02-02-2015	
2014-06	2 Bijlagen bij voordracht 94-2014 inzake herbenoeming bestuurder/directeur Randstedelijke Rekenkamer.	De documenten bevatten privacygevoelige informatie, de desbetreffende persoon is nog in leven (en ook nog in functie).	In 2035 opnieuw bezien	n.v.t.	*Bekrachtiging PS n.v.t. Er is wel door PS geheimhouding*	

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
					op de bijlagen gelegd op 15-12-2014.	
2014-04	Brief seniorenconvent provincie Flevoland d.d. 28 mei 2014 (kenmerk 1620294) m.b.t. Randstedelijke Rekenkamer.	De brief bevat privacy gevoelige gegevens over de bestuurder-directeur van de Randstedelijke Rekenkamer.	In 2035 opnieuw bezien	Geheimhouding opgelegd door CdK op 05-06-2014	23-06-2014	
2012-12	Bijlagen over Pallas Kernreactor: - Businessplan Pallas, versie 2.0 - Assesment Booz & Co 5 juni 2012 (2012-23938).	De documenten bevatten bedrijfsgevoelige informatie. Openbaarmaking kan financiële en economische belangen van de provincie en van derden schaden. Geheimhouding verlengen, hierover zijn ook afspraken gemaakt met het Rijk.	31-12-2028 *(PS 19-12-2022 geheimhouding verlengd naar 2028. Aangepast via Amendement A68-2022 naar 31-12-2028)*	12-06-2012	25-06-2012	
2011-3	• aandeelhoudersovereenkomst Provincie NH, gem. Amsterdam en gem. Zaanstad inzake Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor Noordzeekanaalgebied (RON); • Ondernemingsplan RON; • Samenvatting Businesscase RON; • Term scheet Hoogtij.	De documenten bevatten bedrijfsgevoelige informatie en informatie waarvan openbaarmaking de economische en financiële belangen van de provincie en van derden zou kunnen schaden. De geheimhouding is opgelegd totdat definitieve besluitvorming inzake de toekomst van RON/Hoogtij heeft plaatsgevonden, naar verwachting niet vóór 2035	In 2028 opnieuw bezien	31-05-2011	27-06-2011	

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
2010-9	Bijlage 5 “werkplan en begroting Pallas” behorende bij de openbare voordracht “behoud onderzoeksreactor Pallas te Petten en verzoek NRG verstrekken van een financiële bijdrage”.	De stukken bevatten bedrijfsgevoelige informatie. Tevens kan openbaarmaking de financiële en economische belangen van de provincie en van derden schaden. Geheimhouding verlengen, hierover zijn afspraken gemaakt met het Rijk.	31-12-2028 *(PS 19-12-2022 geheimhouding verlengd naar 2028. Aangepast via Amendement A68-2022 naar 31-12-2028)*	25-05-2010	27-09-2010	
2010-5	Notitie over Eikenrode (kenmerk besluit GS 2010-15795). Agendering van deze notitie op 26-04-2010 t.b.v. cie FEPO.	Wegens bescherming persoonlijke levenssfeer van betrokkenen is openbaarmaking niet gewenst. Omdat de privacy ook over langere tijd nog in het geding is dient de geheimhouding langer voort te duren.	In 2035 opnieuw bezien	16-03-2010	12-04-2010	
2009-13	Achtergrondnotitie vaststellingsovereenkomst in relatie tot de N201 en de vaststellingsovereenkomst m.b.t. de overeenkomst tussen de provincie en de Chipshol-groep.	Openbaarmaking kan de onderhandelingspositie van de provincie schaden. Er lopen nog juridische procedures. Geheimhouding is voor onbepaalde tijd opgelegd. In de vaststellingsovereenkomst is geheimhouding overeengekomen. Geheimhouding voort laten duren.	31-12-2028 *(PS 19-12-2022 geheimhouding verlengd naar 2028. Aangepast via Amendement A68-2022 naar 31-12-2028)*	24-11-2009	07-12-2009	
2009-10	Businesscase SADC.	Het document bevat bedrijfsgevoelige informatie. Openbaarmaking kan concurrentiepositie van derden schaden. Geheimhouding verlengen totdat de rechtspersoon is opgeheven.	31-12-2028 *(PS 19-12-2022 geheimhouding verlengd naar*	22-09-2009	28-09-2009	

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
			2028. Aangepast via Amendement A68-2022 naar 31-12-2028)			
2009-7	Toelichting bij het besluit van GS inzake Landgoed Eikenrode (kenmerk GS 2009-47179).	Wegens bescherming persoonlijke levenssfeer van betrokkenen is openbaarmaking niet gewenst. Omdat de privacy ook over langere tijd nog in het geding is dient de geheimhouding langer voort te duren.	In 2035 opnieuw bezien	18-8-2009	28-09-2009	
2009-4	Brief BJZ d.d. 21-01-2009 (2009-5959) en de adviezen van PricewaterhouseCoopers en PelsRijcken (2009-17776) behorende bij het besluit over de kosten overdracht Lokaal jeugdbeleid.	In deze stukken komt het functioneren van individuele medewerkers aan de orde. Openbaarmaking van deze stukken schaadt de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen. Anonimisering voorkomt niet dat de informatie te herleiden is tot de desbetreffende medewerkers. Omdat de privacy ook over vijf jaar nog aan de orde zal zijn wordt de geheimhouding voor langere tijd vastgelegd.	In 2035 opnieuw bezien	14-04-2009	15-06-2009	
2009-3	Onderzoekscommissie: 1)Brieven van GS aan de onderzoekscommissie met daarbij verstrekte documenten onder het opleggen van geheimhouding door GS, waaronder afschriften van geheime besluitenlijsten van GS en het werkplan en voortgangsverslag van de treasurer over 2007.	De documenten bevatten privacy gevoelige informatie. Omdat de privacy ook over vijf jaar nog aan de orde zal zijn wordt de geheimhouding voor langere tijd vastgelegd.	In 2035 opnieuw bezien	Door onderzoeks-commissie: 13-11-2008 15-06-2008	15-06-2009	

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
	2)De uitnodigingsbrieven van de onderzoekscommissie aan de geïnterviewden voor vertrouwelijke informatieve voorgesprekken, tenzij betrokkenen instemt met openbaarmaking. 3)De verslagen van de vertrouwelijke informatieve voorgesprekken evenals de geluidsbestanden, tenzij betrokkene instemt met openbaarmaking. 4)De opdrachtverleningen aan derden en correspondentie met de treasurer, tenzij betrokkene instemt met openbaarmaking.					
2009-1	Aantal geheime bijlagen bij Statenvoordracht 14-2009, Life Science Fund (2008-53600).	De documenten bevatten bedrijfsgevoelige informatie en informatie waarvan openbaarmaking de financiële en economische belangen van derden kan schaden. Het fonds is nog actief, de participaties daaruit ook. Zolang deze niet verkocht zijn is geheimhouding wenselijk. Geheimhouding verlengen totdat het fonds wordt opgeheven. Het dossier is actueel.	31-12-2028 *(PS 19-12-2022 geheimhouding verlengd naar 2028. Aangepast via Amendement A68-2022 naar 31-12-2028)*	03-02-2009	16-03-2009	
2008-4	Aanbesteding openbaar vervoer Noord-Holland (2008-46377).	Het gaat om stukken die in het kader van een aanbestedingsprocedure door inschrijvers aan GS zijn aangeboden.	In 2028 opnieuw bezien.		22-09-2008	

PS-besluit-nummer *(t/m 2018 ID-nr.)*	**Betreft onderwerp en zaaknummer**	**Motivering GS** *Artikel 55 Provinciewet in samenhang met artikel 5.1 Wet open overheid (voorheen artikel 10 Wob) en artikel 5.2 Wet open overheid (voorheen artikel 11 Wob) Vanaf 1 april 2023 vervalt art. 55 Provinciewet.*	**Voorstel GS tot wanneer geheimhouding** *(of in welk jaar opnieuw bezien)*	**Besluitdatum GS geheimhouding**	**Besluitdatum PS Bekrachtiging** *(tot 1 april 2023)*	**Datum PS opheffing geheim-houding en PS-besluitnr.**
		Deze stukken zijn per definitie vertrouwelijk gelet op de Aanbestedingswet. Openbaarmaking schaadt de concurrentiepositie van de desbetreffende inschrijvers.				

■ **Provinciale Staten**

Provincie Noord-Holland

Besluitenlijst PS -vastgesteld-

▪ ▪ ▪ ▪ ▪

Datum vergadering	:	**13 mei 2024**
Voorzitter	:	dhr. A.Th.H. van Dijk
Vicevoorzitter	:	dhr. B.G.P. de Wit
Griffier	:	dhr. M.J.E.M. van Dam
Vergaderstukken	:	online beschikbaar PS 13-05-2024

1. Opening en mededelingen.

Afwezig is dhr. Heijnen (CDA).
Dhr. Mantel (JA21) en dhr. Roozendaal (VVD) arriveren later.

2. **Vaststelling agenda en regeling werkzaamheden.**

- Met betrekking tot de Hamerstukken punten 8b en 8c, stemt PS bij acclamatie. Besluitvorming volgt bij Hamerstukken.
- Er zijn geen actualiteiten ingediend.
- PS heeft bij acclamatie ingestemd met het houden van een fractiedebat aangevraagd door Volt inzake “Voortgang PPLG”. PS stemt ermee in dat GS in beide termijnen het woord krijgt om aanvullende vragen te beantwoorden. Het fractiedebat wordt behandeld bij punt 10a.
- Voor het Vragenuur zijn 5 sets mondelinge vragen ingediend:
  - 3 sets mondelinge vragen over hetzelfde onderwerp ingediend door fracties BBB, ChristenUnie en CDA over de “Natuurbeschermingsvergunning Schiphol”;
  - mondelinge vragen ingediend door fractie ChristenUnie inzake “Afsluiting A7 vrachtverkeer”;
  - mondelinge vragen ingediend door fractie SP inzake “Omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg 16 camping Sandevoerde”.
- Er zijn 4 moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend:
  - **M32-2024** door fracties PvdD, JA21, ChristenUnie en D66 inzake “Eerdere sluiting kooksgasfabriek 2 in maatwerkafspraak Tata Steel”.
  - **M33-2024** door fracties PvdD en JA21 inzake “Tata Steel: deel verslag Expertgroep Gezondheid IJmond met PS”.
  - **M34-2024** door fracties SP en PVV inzake “Herziening omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg 16, camping Sandevoerde”.
  - **M35-2024** door fracties ChristenUnie, PvdD en JA21 inzake “Betrek PS bij gezondheidsvragen in NRD en MER Groen Staal”.

  De stemming over deze moties is uitgewerkt bij punt 12.

De gewijzigde agenda wordt vastgesteld.

2a. Beëdiging en installatie tijdelijk Statenlid fractie PvdD.
Mw. Van Aesch (PvdD) wordt voorgedragen en voor een tweede periode benoemd tot tijdelijk Statenlid van de Provincie Noord-Holland en heeft in handen van de voorzitter verklaring en belofte afgelegd.

2b. Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming PS).
Er is geen actualiteit ingediend.

3. Lijst geheimhouding PS.
De lijst wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. Vaststelling notulen en besluitenlijst van de Statenvergadering van 8 april 2024.
De notulen en de besluitenlijst van de Statenvergadering van 8 april 2024 zijn ongewijzigd vastgesteld.

5. Vaststelling Strategische Statenagenda.
De strategische Statenagenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

6. Vaststelling lijst ingekomen stukken.
De lijst ingekomen stukken wordt vastgesteld.

7. Voortgangslijst van moties.
De lijst moties wordt vastgesteld. GS wordt gevraagd om voor zover mogelijk met een afdoeningsvoorstel te komen voor de niet-afgedane moties van de vorige Statenperiode en met een veegbrief voor gezamenlijke afdoening te komen voor moties die door de actualiteit zijn ingehaald en niet meer uitvoerbaar zijn.

8. Hamerstukken.

8a. Vaststellen Verordening betreffende de instelling en werkwijze van de Vertrouwenscommissie inzake de herbenoeming van de commissaris van de Koning in de provincie Noord-Holland 2024.
Voordracht 20-2024

8b. Aanwijzen leden Vertrouwenscommissie inzake de herbenoeming van de commissaris van de Koning.
Voordracht 21-2024

8c. **Aanwijzen plaatsvervangend Statengriffier.**
Voordracht 22-204

8d. **Wijziging Gemeenschappelijke Regeling siteholderschap werelderfgoed Hollandse Waterlinies.**
Voordracht 16-2024

8e. **Toestemming PS voor treffen van gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek.**
Voordracht 17-2024

8f. **Toestemming wijziging gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst IJmond.**
Voordracht 18-2024

8g. **Wijziging gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.**
Voordracht 19-2024

De besluiten behorende bij punten 8a t/m 8g zijn aangenomen en zijn bij de hamerstukken van deze vergadering op de website gepubliceerd.

9. **Tijdelijk buiten werking stellen van de referendumverordening.**
Voordracht 15-2024
Totaal aanwezig bij stemming: 54 leden.
Dhr. Heijnen (CDA is afwezig.

Er zijn 4 amendementen ingediend, waarvan er 2 zijn verworpen, 1 is ingetrokken en 1 is aangenomen:

- **A8-2024 door fracties PvdD en JA21 inzake "Referendumverordening voor de Kaderbrief 2026 met een voorstel komen" is aangenomen.**
  Voor 52 en tegen 2 stemmen. Tegen stemt de fractie 50PLUS.
  Dictum:
  PS besluit in het ontwerpbesluit besluitpunt 2:
  "2. aan de werkgroep burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en met een voorstel te komen."
  Te vervangen door:
  "2. aan de werkgroep burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en voor de Kaderbrief 2026 met een voorstel te komen."

- **A5-2024** door fracties JA21, PvdD en PVV inzake "Behoud en verbetering Referendumverordening" is verworpen. Voor 14 en tegen 40 stemmen. Voor stemmen de fracties PvdD, JA21, PVV, FvD en SP.

- **A6-2024** door fracties PvdD en JA21 inzake “Referendumverordening uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025 met een voorstel komen” is ingetrokken en gewijzigd ingediend als amendement A8-2024.

- **A7-2024** door fractie D66 inzake “Technisch-juridische aanpassing referendumverordening” is verworpen. Voor 18 en tegen 36 stemmen. Voor stemmen de fracties D66, PvdD, JA21, PVV, FvD en SP.

Er zijn 3 moties ingediend, waarvan er 2 zijn ingetrokken en 1 is verworpen:

- **M36-2024** door fracties JA21, PvdD en PVV inzake “Mandatering Referendumcommissie voor herziening referendumverordening” is verworpen. Voor 14 en tegen 40 stemmen. Voor stemmen de fracties PvdD, JA21, PVV, FvD en SP.

- **M37-2024** door fracties JA21, PvdD en PVV inzake “Betrek de Referendumcommissie bij de Werkgroep Burgerparticipatie” is ingetrokken.

- **M38-2024** door fracties JA21, PvdD en PVV inzake “Informatievoorziening over de voortgang van de Referendumverordening” is ingetrokken.

Voordracht 15-2024 “Tijdelijk buitenwerking stellen van de referendumverordening” is geamendeerd aangenomen.
Voor 38 en tegen 16 stemmen. Tegen stemmen de fracties PvdD, JA21, PVV, FvD, SP en 50PLUS. Het geamendeerde besluit 15-2024 behorende bij de voordracht, alsmede amendement A8-2024 is bij agendapunt 9 van deze vergadering op de website gepubliceerd.

- Fractie PvdD wenst aantekening tegen voordracht 15 te stemmen; heeft alle vertrouwen in de werkgroep Burgerparticipatie, maar het tweede beslispunt van de voordracht laat voor de fractie te veel ruimte om een door PS ingesteld instrument om zeep te helpen; stemt derhalve ondanks alle goede bedoelingen en vertrouwen toch tegen de voordracht.
- Fractie D66 wenst aantekening voor voordracht 15 te stemmen; volgt ongeveer dezelfde lijn, maar wil graag nu amendement A8 is aangenomen, toch voorstemmen en hoopt dat het niet een ‘told you so’ wordt en dat er volgende zomer geen referendumverordening of andere vergaande vorm van participatie is.

10. Vragenuur.

- De 3 sets mondelinge vragen over hetzelfde onderwerp ingediend door fracties BBB, ChristenUnie en CDA over de “Natuurbeschermingsvergunning Schiphol” zijn door gedeputeerde Kocken beantwoord.
- De mondelinge vragen ingediend door fractie ChristenUnie inzake “Afsluiting A7 vrachtverkeer” zijn door gedeputeerde Olthof beantwoord.

- De mondelinge vragen ingediend door fractie SP inzake “Omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg 16 camping Sandevoerde” zijn door gedeputeerde Olthof beantwoord.

10a. Fractiedebat inzake “Voortgang PPLG”.

De fractie Volt heeft een fractiedebat aangevraagd inzake “Voortgang PPLG”. Het fractiedebat is in 2 termijnen met alle fracties gevoerd en aanvullende vragen voor GS zijn door gedeputeerde Beemsterboer beantwoord. Er zijn geen moties ingediend.

11. Advies GS moties Vreemd aan de Orde van de Dag.

GS heeft advies gegeven op de 4 moties Vreemd aan de Orde van de Dag die bij punt 2 zijn ingediend.

12. Gebundelde stemming van alle moties, amendementen en voordrachten.

Totaal aanwezig bij stemming: 54 leden.
Dhr. Heijnen (CDA is afwezig.
Dhr. Kanik (D66) onthoudt zich van stemmen bij moties Vreemd aan de Orde van de Dag (M32 t/m M35-2024).

De stemmingen met betrekking tot de punt 9 is uitgewerkt bij het betreffende agendapunt.

De stemmingen moties Vreemd aan de Orde van de Dag:

Er zijn 4 moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend, waarvan er 2 zijn ingetrokken, 1 is verworpen en 1 is aangenomen:

- **M32-2024** door fracties PvdD, JA21, ChristenUnie en D66 inzake “Eerdere sluiting kooksgasfabriek 2 in maatwerkafspraak Tata Steel” is aangenomen.
  Voor 31 en tegen 22 stemmen. Tegen stemmen de fracties BBB, VVD, PVV, CDA en FvD.
  Dictum:
  PS roept GS op:
  om zich bij de maatwerkafspraken in te zetten voor sluiting van kooksgasfabriek 2 uiterlijk per 1 januari 2026.
  - Fractie BBB wenst aantekening tegen motie 32 te stemmen; is natuurlijk voor de gezondheid in de IJmond, maar heeft ook aandacht voor de werkgelegenheid; vindt dat de voorgestelde datum van 1 januari 2026 te veel afbreuk doet aan de complexiteit en impact van het voorgestelde en kan daarom helaas niet meegaan met deze motie.
  - Fractie CDA wenst aantekening tegen motie 32 te stemmen; wil de sluiting van de kooksgasfabriek 2 zo snel mogelijk en is blij dat het Rijk bezig is met maatwerkafspraken; kan echter nu zo snel niet inschatten of die datum van 1 januari 2026 wel echt realistisch is en stemt dus daarom tegen de motie.
  - Fractie Volt wenst aantekening voor motie 32 te stemmen; is ook voor zo snel mogelijke sluiting; heeft ooit van Tata Steel begrepen dat het sluiten van kooksgas 2 ongeveer anderhalf jaar duurt en besluit daarom voor te stemmen.

- **M33-2024** door fracties PvdD en JA21 inzake “Tata Steel: deel verslag Expertgroep Gezondheid Ijmond met PS” is ingetrokken.
- **M34-2024** door fracties SP en PVV inzake “Herziening omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg 16, camping Sandevoerde” is verworpen. Voor 7 en tegen 47 stemmen. Voor stemmen de fracties PVV, FvD en SP.
- **M35-2024** door fracties ChristenUnie, PvdD en JA21 inzake “Betrek PS bij gezondheidsvragen in NRD en MER Groen Staal is ingetrokken.

13. Sluiting

De voorzitter sluit de Statenvergadering van 13 mei 2024.

Notulen -vastgesteld-

Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum Statenvergadering	:	13 mei 2024
Voorzitter	:	dhr. A.Th.H. van Dijk
Plaatsvervangend voorzitter	:	dhr. B. de Wit
Griffier	:	dhr. M.J.E.M. van Dam
Contactpersoon griffie	:	mw. V. Mulder - statengriffie@noord-holland.nl

Aanwezig:
mw. M. van Aesch (PvdD), mw. R. Alberts-Oosterbaan (SP), mw. G. Bakker (VVD), dhr. M. Becker (BBB), dhr. D.J. van den Berg (JA21), mw. L.C.M. Berkvens (D66), mw. I.A. Bezaan (PVV), mw. G.W. de Boer (PvdA), mw. A. den Boer (BBB), dhr. J. Boer (VVD), mw. Bouhlel-Lascaris (SP), Statenlid R.I. Bwefar (GL), dhr. R.J. Dekker (FvD), dhr. J. Dessing (FvD), Statenlid W.J. Freeman (GL), Statenlid A. Gielen (GL), dhr. J.P.H.M. van Gilse (VVD), mevrouw. I.M. Haas (PvdD), mw. M.C.T. ten Ham (PvdA), dhr. M.A. Hanou (PvdD), mw. M.P. van der Helm-Chandansingh (50PLUS), dhr. J.P. Hollebeek (PvdD), mw. K.M.A. Jansen (D66), dhr. E.B. Kanik (D66), dhr. A. Karar (PvdA), dhr. M.C.A. Klein (ChristenUnie), mw. W. Koning-Hoeve (CDA), Statenlid P.P. Korzelius (GL), Statenlid P.J. Laport (GL), dhr. G.L.J. Leerink (PvdA), dhr. I.J.M. Mantel (JA21), dhr. D. de Moel (PVV), dhr. H.S. Mülder (D66), dhr. R. Nijkamp (BBB), mw. L.G.Y. Ouderkerken (VVD), mw. F. Oulad Hadj (PvdA), mw. M.C.G. Poot (VVD), dhr. N.A.L. Roosendaal (VVD), mw. G.M. de Sain (BBB), mw. J.M. Schneemann (Volt), mw. I.D. Sijbenga (BBB), dhr. H.J.F.X.P. Stulemeijer (50PLUS), dhr. P.G. Teeuwen (BBB), dhr. K.J. Terwal (VVD), dhr. R. van Tiggelen (PVV), mw. K. Uiterwijk (JA21), dhr. V.H. Valk (BBB), dhr. G.J. Vendrig (BBB), dhr. C.H. Vonk (PvdA), Statenlid N.M. van der Waart (GL), dhr. T. Wagelaar (PvdA), Statenlid M. de Weerdt (Volt), Statenlid T.K. van Wijnen (GL), dhr. B.G.P. de Wit (VVD).

Afwezig: dhr. D.G. Heijnen (CDA).

Agenda		Paginanummer:
1.	Opening en mededelingen.	(3)
2.	Vastelling agenda en regeling van werkzaamheden.	(3)
2.a	Beëdiging en installatie tijdelijk Statenlid Partij voor de Dieren.	(8)
2.b	Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).	(9)
3.	Lijst geheimhouding PS.	(9)
4.	Vaststelling notulen en besluitenlijst van de Statenvergadering van 8 april 2024.	(9)
5.	Vaststelling Strategische Statenagenda.	(9)
6.	Vaststelling lijst ingekomen stukken.	(9)
7.	Vaststelling voortgangslijst van moties.	(9)
8.	Voorlopig aangemerkt als hamerstuk.	(10)
8.a	Vaststellen Verordening betreffende de instelling en werkwijze van de Vertrouwenscommissie inzake de herbenoeming van de commissaris van de Koning in de provincie Noord-Holland 2024 (VD-20).	(10)
8.b	Aanwijzen leden Vertrouwenscommissie inzake de herbenoeming van de commissaris van de Koning (VD-21).	(10)
8.c	Aanwijzen plaatsvervangend Statengriffier (VD-22).	(10)
8.d	Wijziging Gemeenschappelijke Regeling siteholderschap werelderfgoed Hollandse Waterlinies (VD-16).	(10)
8.e	Toestemming PS voor treffen van gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (VD-17).	(10)
8.f	Toestemming wijziging gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst IJmond (VD-18).	(10)
8.g	Wijziging gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst	(10)

	Noordzeekanaalgebied (VD-19).	
9.	Tijdelijk buiten werking stellen van de referendumverordening (VD-15).	(10)
10.	Vragenuur.	(48)
10.a	Fractiedebat inzake Voortgang PPLG (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).	(56)
11.	Indien aan de orde: advies GS op motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.	(73)
12.	Gebundelde stemming van alle motie(s).	(74)
13.	Sluiting	(77)

Opening om 13.05 uur.

1. Opening en mededelingen.

De **VOORZITTER**: Dames en heren, welkom. Ik open de vergadering vandaag op 13 mei van uw Provinciale Staten in Noord-Holland. Ik verzoek u de mobiele telefoons op stil te zetten. Ik heb nu het goede voorbeeld gegeven. Welkom aan uw Statenleden, natuurlijk aan Gedeputeerde Staten en ook aan de aanwezigen in de Statenzaal, onze ambtenaren, ook het publiek en de mensen die online of via de website deze vergadering gaan volgen. Een bijzonder welkom aan onze gasten van de Staten die vandaag hier aanwezig zijn, waaronder een aantal raadsleden uit Beverwijk, heb ik begrepen. Ik hoop dat u een mooie rondleiding heeft gehad en kennis heeft kunnen maken met een aantal van onze Statenleden. Goed dat we dit initiatief als Staten van Noord-Holland weer hebben opgepakt. Fijn om op die manier ook transparant te kunnen zijn.

Een bericht van verhindering hebben we vandaag ontvangen van de heer Heijnen van het CDA, en er zijn twee Statenleden die wat later zullen komen. Dat is de heer Roosendaal en die heer Mantel. De heer Roosendaal van de VVD en de heer Mantel van JA21. Dat ten aanzien van de mededelingen.

2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden.

De **VOORZITTER**: Dan ben ik bij agendapunt 2, dat is de regeling van onze werkzaamheden. Zoals u weet, op grond van ons Reglement van Orde stellen wij vast waar en bij welk Statenlid de hoofdelijke stemming, als dat aan de orde is, zal gaan beginnen. Altijd weer een verrassing. En dat is bij nummer dertig en dat is de heer Hollebeek van de Partij voor de Dieren. Mocht het zover komen, dan beginnen we bij u.

In het kader van het vaststellen van de agenda, op de agenda staan een aantal hamerstukken, waaronder 8.b en 8.c. Dat zijn voordrachten die betrekking hebben op het aanwijzen van Statenleden in een specifieke functie en onder andere ook een op het aanwijzen van de plaatsvervangend Statengriffier. Bij mail is door de Statengriffie aan u gevraagd of u bij acclamatie kunt instemmen en dat is het geval. Dus dat zullen hamerstukken worden, 8.b en 8.c. Ik neem aan dat u daar ook nu nog mee akkoord kunt gaan en dan zal besluitvorming plaatsvinden bij de hamerstukken.

Er zijn geen actualiteiten aangekondigd. Er is wel een fractiedebat aangekondigd. Dat verzoek is gedaan door de fractie van Volt. En dat doen wij ook uiteraard weer op basis van ons Reglement van Orde. Het is aan u om te beslissen, ik heb dat ook vanochtend in het Presidium besproken: er is geen behoefte aan stemming. Dus dat betekent dat wij het fractiedebat zullen gaan houden en dat zal zijn bij agendapunt 10.a.

Ook in het Presidium is besproken, of op basis van ons reglement bestaat de mogelijkheid om GS ook uit te nodigen deel te nemen aan het debat indien er vragen liggen of nadere duiding nodig is. Het Presidium heeft daar positief op besloten. Ik neem aan dat u daar ook mee kunt instemmen. Ik wil u er wel op wijzen, het is een fractiedebat, dat het dus geen vragenuur is voor GS, maar vooral een fractiedebat is.

Dan komen we bij de mondelinge vragen. Er zijn vijf sets mondelinge vragen ingediend. De eerste drie sets zijn ingediend door de fracties BBB, ChristenUnie en het CDA over de natuurbeschermingsvergunning voor Schiphol. Die zullen ook alle drie gesteld worden en daarna gebundeld door de gedeputeerde worden beantwoord. En er zijn twee sets mondelinge vragen ingediend door de fractie van de ChristenUnie inzake de afsluiting van de A7 voor het vrachtverkeer, en de fractie van de SP. Dat gaat over de omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg, camping Sandevoerde. Die komen bij het vragenuur aan de orde.

Er zijn een aantal moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend. Als eerste door de fractie Partij voor de Dieren, de eerdere sluiting kooksgasfabriek 2 in maatwerkafspraken Tata Steel. Ik stel nu de heer Hanou in de gelegenheid om deze motie toe te lichten.

De heer **HANOU** (PvdD): Goedemiddag. De Partij voor de Dieren dient vandaag twee moties Vreemd aan de Orde van de Dag in. Het zijn echter geen vreemde moties. Beide gaan over Tata Steel. En zoals men in ieder geval bij Tata Steel Nederland weet: je moet het ijzer smeden als het heet is. En dat is nu het geval, want Tata Steel is eigenlijk altijd hot.

En wat betreft de eerste motie is het ijzer gloeiendheet. Deze motie gaat over het eerder sluiten van kooksgasfabriek 2. Zoals we allen weten is kooksgasfabriek 2 een belangrijke uitstoter van zeer zorgwekkende stoffen, waaronder kankerverwekkende PAK's; polycyclische aromatische koolwaterstoffen voor de liefhebber. Het kabinet heeft gesloten om de plannen van Tata Steel voor verduurzaming sneller uit te gaan voeren. Het kabinet is in onderhandeling met Tata Steel voor het maken van maatwerkafspraken. Zij kiest ervoor om kooksgasfabriek 2 eerder te sluiten. Het adviesrapport Wijers en Blom noemt 2026 als mogelijk interventiemoment om kooksgasfabriek 2 te sluiten. Wij willen dat ook het liefst zo snel mogelijk, als het kan morgen en uiterlijk in 2026 en niet pas in 2029. Daarom een motie met het dictum: wij roepen GS op om zich bij de maatwerkafspraken in te zetten voor de sluiting van kooksgasfabriek 2 uiterlijk per 1 januari 2026, en gaan over tot de orde van de dag.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 32-13 mei 2024
Eerdere sluiting kooksgasfabriek 2 in maatwerkafspraak Tata Steel

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:

- *Het kabinet formeel heeft besloten dat het de plannen van Tata Steel om te verduurzamen sneller wil uitvoeren;*
- *Het onderhandelingsmandaat2 hiervoor op 26 april '24 is vastgesteld, wat betekent dat de onderhandelingsgesprekken met Tata Steel voor het maken van een maatwerkafspraak starten of reeds gestart zijn.*

Overwegende dat:

- *Het kabinet kiest voor de optie om sommige maatregelen zo snel mogelijk uit te voeren, om versneld voor minder overlast voor de omgeving te zorgen, zijnde de 'versnelde route' uit het rapport Wijers en Blom;*
- *Een van deze maatregelen in de 'versnelde route' het eerder sluiten van kooksgasfabriek 2 is;*
- *Kooksgasfabriek 2 een belangrijke bron is van uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen, waaronder kankerverwekkende PAK's met een gezondheidsrisico op lokaal niveau;*
- *Tata Steel kooksgasfabriek 2 pas in ?029 wil sluiten en Wijers en Blom in hun rapport2026 noemen als mogelijk interventiemoment;*
- *De Expertgroep Gezondheid IJmond in haar rapport 'Gezondheid geborgd' ervoor pleit om vanuit gezondheidsperspectief deze fabriek (veel) eerder dan 2029 (desnoods gefaseerd) te sluiten.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *Om zich bij de maatwerkafspraken ¡n te zetten voor sluiting van kooksgasfabriek 2 uiterlijk per 1 januari 2026.*

En gaan over tot de orde van de dag.

De heer **HANOU** (PvdD): En dan de tweede motie. Die gaat over het opnemen van elementen uit een gezondheidseffectrapportage, een GER, in het milieueffectrapport, een MER. GS is in gesprek met de Expertgroep Gezondheid IJmond om te bepalen welke elementen van de GER opgenomen kunnen worden in het MER. Graag kijken wij hierbij mee en willen wij borgen dat wat de expertgroep zegt ook in het advies van GS op de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de inhoudsopgave van het MER, komt, zodat we deze elementen ook daadwerkelijk kunnen opnemen in de MER. Om Pipi Langkous nog maar eens te parafraseren: we hebben dit nog niet eerder gedaan, dus het gaat vast lukken. En daarom de motie met als dictum: we roepen GS op de vastgestelde verslagen van de nu nog volgende gesprekken met de Expertgroep Gezondheid IJmond aan PS te sturen en eveneens het door GS vastgestelde advies op de concept-NRD met PS te delen, en gaan over tot de orde van de dag. We smeden het ijzer als het heet is en het is nu heet. Dank u wel.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 33-13 mei 2024
Tata steel: Deel verslag Expertgroep Gezondheid IJmond met PS

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:

- *De Expertgroep Gezondheid IJmond in haar adviesrapport 'Gezondheid geborgd' over de vergroeningsplannen van Tata Steel stellig heeft geadviseerd om een GezondheidsEffectRapportage (GER) op te stellen om daarmee gezondheidseffecten een volwaardige plaats te geven in de afwegingen;*
- *In een GER o.a. de absolute uitstoot van schadelijke stoffen (waaronder stikstofdioxide, (ultra)fijnstof, PAK'S, dioxines) en de gezondheidseffecten daarvan in kaart kunnen worden gebracht;*
- *De expertgroep heeft aangeboden te helpen in het opzetten en beoordelen van deze rapportage.*

Overwegende dat:

- *GS vanwege onduidelijkheid rond het instrument GER, met name wat betreft de definitie en de juridische verankering ervan, voorstelt om de gezondheidsaspecten die normaal via een GER aangepakt zouden worden, zoveel mogelijk te integreren in het MER;*
- *GS zegt in gesprek te zijn met de expertgroep om te bepalen welke elementen van de*
- *GER opgenomen kunnen worden in het MER;*
- *Wanneer GS deze elementen in haar advies op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Tata Steel Heracless - Groen Staal (NRD)2 van Tata Steel opneemt, deze elementen ook daadwerkelijk opgenomen kunnen worden in het MER;*
- *GS eerder zei in juni met dit advies te komen.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *De (vastgestelde) verslagen van de nu nog volgende gesprekken met de Expertgroep Gezondheid IJmond aan PS te sturen;*
- *Eveneens het door GS vastgestelde advies op de concept-NRD met PS te delen.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Marc Hanou (Partij voor de Dieren) en Kelly Uiterwijk (JA21).

De **VOORZITTER**: Ja, dank u wel. Het zijn dus twee moties, beide ondertekent en maken alle twee onderdeel uit van onze beraadslagingen.

De volgende motie Vreemd aan de Orde van de Dag zal worden ingediend door de SP en zal toegelicht worden door mevrouw Bouhlel. Het gaat over de herziening van de omgevingsverordening infrawerkzaamheden Kennemerweg 16, camping Sandevoerde.

Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP): Dank u wel, voorzitter. Op 6 mei jongstleden kreeg ik een mail van Mirko Gerrits, raadslid van Zandvoort Echt Eén. Hij vroeg mij of ik wilde meekijken welke stappen er gezet konden worden en moesten worden om het gebied aan de Kennemerweg, beter bekend als camping Sandevoerde, te beschermen tegen de grootse plannen van projectontwikkelaar Kennemerpark. Maar wacht even. Krijgen wij hier in dit huis niet keer op keer te horen van gedeputeerde, van de commissaris, dat gemeenten alle handvaten hebben om dit tot een goede uitvoering te brengen en hier de juiste beslissing over te nemen? In praktijk is dit dus niet het geval. Het is dat de recreanten strijdbaar zijn en overal bovenop zitten, de ene rechtszaak na de andere moeten voeren, een Woo-verzoek moeten indienen, inspreken in de gemeentecommissies, en zo deze informatie kunnen delen met de raadsleden. Anders hadden de raadsleden van niks geweten.

Mirko Gerrits zit op de publieke tribune. Ik raad u aan voor de stemming van de motie Vreemd, die ik straks in zal dienen, eens in gesprek te gaan met hem. Of met Statenlid Van Tiggelen. Ook hij is raadslid in Zandvoort en kan u vertellen hoe het er daar aan toe gaat.

Mijn hulp is ingeroepen, omdat er op 11 maart een omgevingsvergunning infrawerkzaamheden is afgegeven door de OD IJmond. Dat is opmerkelijk, omdat niet alle onderzoeken hebben plaatsgevonden. Bij agendapunt 10, het vragenuur, zal ik hier dieper op ingaan. Maar het komt er kort op neer dat bij onderzoek gestuit is op archeologische indicatoren, dit niet verder onderzocht is. Ook gesteente wat gevonden is, is niet verder onderzocht. Er is geen rekening gehouden met het aangrenzende Natura 2000-gebied. Er is geen onderzoek gedaan naar flora en fauna en gaat het herstructureringsplan in tegen het bestemmingsplan. In de aanvraag staat ook te lezen dat deze werkzaamheden gestart zullen worden om riolering en elektra te vervangen. Het gekke is dat ze starten op het oude sportveld, waar op dit moment helemaal geen riolering of

elektra aanwezig is. Dus hoezo vervangen? En dan moet u ook nog weten dat dit oude sportveld als wateropvang dient en bij zware regenval onder water staat. Doordat dit gebied grondbeschermingsgebied is, mag er niet worden afgegraven of opgehoogd. Afgelopen donderdag was ik nog even op de camping en het veld stond nog deels onder water. Eén van de recreanten vertelde dat er afgelopen winter zelfs op geschaatst is. Er is geen onderzoek gedaan naar wat het betekent voor de grondwaterstand en wat de werkzaamheden voor consequenties heeft voor de huizen aan de Zandvoortselaan en het duingebied waar de camping in ligt. Daarom is de SP ervan overtuigd dat deze afgegeven vergunning door de OD IJmond herzien moet worden en dienen de volgende motie, samen met de PVV, in. Ik zal alleen even het dictum voorlezen. Roept GS op de afgegeven omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg 16 te herzien en erop aan te dringen bij de gemeente Zandvoort eerst alle relevante onderzoeken af te wachten, voordat er een eventuele nieuwe vergunning afgegeven wordt, en gaan over tot de orde van de dag.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 34-13 mei 2024
Herziening omgevingsverordening infrawerkzaamheden Kennemerweg 16, camping Sandevoerde

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:

- *Er nog geen volledig concreet en haalbaar plan ingediend is bij de gemeente Zandvoort (totaalplan);*
- *Het beoogde plangebied naast N2000 gebied ligt;*
- *Het beoogde plangebied valt onder grondwaterbeschermingsgebied;*
- *Het beoogde plangebied valt onder archeologische waarde;*
- *Het tot nu toe bekende herstructureringsplan niet voldoet aan het bestemmingsplan;*
- *Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning infrawerkzaamheden niet alle benodigde onderzoeken uitgevoerd zijn;*
- *In het plan geen rekening gehouden wordt met infrastructuur, hiermee de enige ontsluitingsweg (N201) nog zwaarder belast zal worden;*
- *Er geen stikstoftoets uitgevoerd is terwijl dit vanaf 2021 verplicht is. Ook bij infrawerkzaamheden;*
- *Er geen flora en fauna toets uitgevoerd is.*

Overwegende dat:

- *De vergunning afgegeven is, gebaseerd op ontbrekende en/of foutieve informatie;*
- *Wanneer dit plan doorgezet wordt zonder de ontbrekende informatie inzichtelijk te hebben dit grote gevolgen heeft voor omgeving, omwonende, natuur en de recreanten die er nu verblijven.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *De afgegeven omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg 16 te herzien en erop aan te dringen bij de gemeente Zandvoort eerst alle relevante onderzoeken af te wachten voordat er een eventuele nieuwe vergunning afgegeven wordt.;*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Heidi Bouhlel (SP) en Daniël de Moel (PVV).

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Hij is ondertekend. Ook deze motie maakt onderdeel uit van onze beraadslagingen.

De laatste motie Vreemd, althans op mijn lijstje, zal worden ingediend door de ChristenUnie, door de heer Klein. De titel is Delen gezondheidsrapportage.

De heer **KLEIN** (CU): Dank u wel, meneer de voorzitter. In de vorige PS-vergadering is door JA21 en anderen, waaronder ons, een motie ingediend om het stellige advies van de Expertgroep Gezondheid IJmond op te volgen om een integrale GezondheidsEffectRapportage op te stellen rondom de vergroening van Tata Steel. In de vergadering van de commissie Leefomgeving op 22 april heeft de gedeputeerde uitgelegd dat er veel onduidelijkheid is over de definitie en de juridische verankering van zo'n GER en om die reden voorgesteld onder gezondheidsaspecten, die normaal via een GER aangepakt zouden worden, zoveel mogelijk te integreren in de MER. En

daartoe gaat de provincie in gesprek met de expertgroep om te bepalen welke elementen van de GER opgenomen kunnen worden in de MER. Dat is, wat de ChristenUnie betreft, een prima aanpak.

Maar wat we absoluut niet zouden willen, is dat er achteraf een discussie ontstaat over de mate waarin die gezondheidsvragen voldoende tegemoetkomen aan het advies van de expertgroep. Dat risico ligt op de loer, te meer omdat ook de expertgroep in hun eerste aanbeveling niet heel scherp is. Ze hebben een indicatie gegeven van de aspecten die aan de orde moeten komen zonder compleet te zijn.

Daarom dienen we, samen met de Partij voor de Dieren en JA21 een motie in waarin we het College van Gedeputeerde Staten verzoeken om vooraf met PS te delen wat dan precies die gezondheidsvragen zijn die in de MER komen en op welke manier die daarin een rol krijgen en wat de reflectie van de expertgroep daarop is. Dus het dictum luidt als volgt: wij verzoeken het College van Gedeputeerde Staten om PS voor de vaststelling van het advies op de Nota Reikwijdte en Detailniveau en de vaststelling van de onderzoeksvragen voor de MER te informeren over de manier waarop gezondheidsaspecten in beide zijn verwerkt en daarbij PS ook te informeren over de mening van de expertgroep over de voorgestelde aanpakken.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag 35-13 mei 2024
Betrek PS bij gezondheidsvragen in NRD en MER Groen Staal

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:

- *De Expertgroep Gezondheid IJmond in haar eerste bevindingen van 28 februari 2024 stellig heeft geadviseerd om in het Maatwerkwerktraject ook een integrale Gezondheid Effect Rapportage (GER)op te stellen;*
- *De gedeputeerde tijdens de vergadering van de commissie Leefomgeving op 22 april2024 heeft aangegeven dat er onduidelijkheid is rondom de definitie en de juridische verankering van een GezondheidsEffectRapportage;*
- *De provincie om die reden heeft voorgesteld om de gezondheidsaspecten, die normaal via een GER aangepakt zouden worden, zoveel mogelijk te integreren in de MER;*
- *De provincie in gesprek is met de expertgroep om te bepalen welke elementen van de GER opgenomen kunnen worden in de MER.*

Overwegende dat:

- *De expertgroep in haar rapport slechts een indicatie heeft gegeven van de aspecten die aandacht moeten krijgen in een GER ("o.a. de absolute uitstoot van schadelijke stoffen waaronder stikstofdioxide, (ultra)fijnstof, PAK's, dioxines, factoren zoals geluidsoverlast en hun effect op de gezondheid", "de verwachte gezondheidseffecten van het Roadmap plus-programma en de Heracless Groen Staal plannen");*
- *Voorkomen moet worden dat er achteraf discussie ontstaat over de mate waarin de gezondheidsvragen voldoende zijn meegenomen in de afwegingen.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *PS voor de vaststelling van het advies op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de vaststelling van de onderzoeksvragen voor de MER te informeren over de manier waarop gezondheidsaspecten in beide zijn verwerkt;*
- *Daarbij PS ook te informeren over de mening van de expertgroep over de voorgestelde aanpakken.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Michel Klein (ChristenUnie), Marc Hanou (Partij voor de Dieren) en Kelly Uiterwijk (JA21).

De **VOORZITTER**: Dank u wel. En ook deze motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Zijn er nog andere fracties die wellicht een motie Vreemd willen indienen? Ik zie geen handen omhooggaan. Dan kunnen we deze agenda conform het voorstel van het Presidium vaststellen. Stemming over de moties zal plaatsvinden aan het eind van de vergadering.

Even voor de goede orde, in mijn inleiding gaf ik aan dat er ook raadsleden uit Beverwijk zijn, maar er zijn er ook een aantal uit Uitgeest bij de gasten van de Staten. Dus het is goed om dat toch even gemeld te hebben.

2.a Beëdiging en installatie tijdelijk Statenlid Partij voor de Dieren.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we nu over tot agendapunt 2.a. dat is de beëdiging en de installatie van het tijdelijk Statenlid van de fractie van de Partij voor de Dieren. Ons Statenlid Jorna van Partij voor de Dieren heeft mij verzocht om haar een tweede periode van tijdelijk ontslag te verlenen conform de Kieswet. Ik heb dat inmiddels ook verleend. Ze heeft in ieder geval aangegeven iedereen te missen en ze kijkt soms mee via de livestream naar onze vergaderingen. Mocht ze toevallig luisteren, ik denk dat ik mede namens u haar veel sterkte en herstel toewens de komende periode. We hopen haar natuurlijk weer spoedig te zien. Overeenkomstig ons reglement heb ik leden tot de Commissie van Onderzoek Geloofsbrieven benoemd. Dat is mevrouw Van der Helm van 50PLUS, de heer Klein van de ChristenUnie en mevrouw de Sain van de BBB. En ik wil nu aan de voorzitter van deze commissie, mevrouw Van der Helm, het woord geven.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Dank u, voorzitter. Ter voldoening aan uw opdracht-

De **VOORZITTER**: Mevrouw Van der Helm, u mag het toneel nemen.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Dank u, voorzitter. Ter voldoening aan uw opdracht hebben wij onderzocht de geloofsbrieven en de daarbij behorende bescheiden die het benoemd verklaarde tijdelijk lid mevrouw Van Aesch aan uw vergadering heeft toegezonden. Dat onderzoek heeft aangetoond dat blijkens het ingevolge artikel W7, tweede lid, Kieswet aan PS toegezonden afschriften van de besluiten van de voorzitter van het Centraal Stembureau voor de verkiezing van leden van PS van Noord-Holland van 13 mei 2024 tot lid van PS benoemd is verklaard mevrouw Van Aesch, fractie Partij voor de Dieren. Wij stellen u dan ook voor haar als lid van Provinciale Staten van Noord-Holland toe te laten. Het lidmaatschap vervalt automatisch bij terugkeer van het tijdelijk ontslagen Statenlid.

Verder heeft de commissie kennisgenomen van de nevenfuncties van de kandidaat. De combinatie van het Statenlidmaatschap met een nevenfunctie is altijd een punt van aandacht. Het is de verantwoordelijkheid van de Statenleden zelf om de integriteit te bewaken.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. De commissie adviseert dus Provinciale Staten om mevrouw Van Aesch van de Partij voor de Dieren toe te laten als tijdelijk lid van uw Staten. Verlangt iemand daarover het woord? Zo nee, dan heeft u unaniem besloten om mevrouw Van Aesch tot tijdelijk lid van Provinciale Staten toe te laten. Ik ontbind dan ook de Commissie van Geloofsbrieven en dank de leden voor de verrichte werkzaamheden.

Dan gaan wij nu over tot het beëdigen van mevrouw Van Aesch. Ik wil u verzoeken te gaan staan en mevrouw Van Aesch te verzoeken naar het midden van de zaal te komen.

Mevrouw van Aesch, ik ga u thans in de gelegenheid stellen om de verklaring en belofte in mijn handen af te leggen. Ik verzoek u, als ik straks uw naam noem, uit te spreken de woorden “dat verklaar en beloof ik”. Maar eerst zal ik de formule van de verklaring en de belofte aan u voorlezen.

Ik verklaar dat ik, om tot lid van Provinciale Staten benoemd te worden, rechtstreeks noch middellijk, onder welke naam of welk voorwendsel ook, enige gift of gunst heb gegeven of beloofd. Ik verklaar en beloof dat ik, om iets in dit ambt te doen of te laten, rechtstreeks noch middellijk enig geschenk of enige belofte heeft aangenomen of zal aannemen. Ik beloof dat ik getrouw zal zijn aan de Grondwet, dat ik de wetten zal nakomen, dat ik mijn plichten als lid van Provinciale Staten naar eer en geweten zal vervullen.

Mevrouw Van Aesch.

Mevrouw **VAN AESCH** (PvdD): Dat verklaar en beloof ik.

De **VOORZITTER**: Van harte gefeliciteerd en wederom veel succes in onze Staten. U heeft aangegeven geen prijs te stellen op bloemen, maar ik neem aan dat ik u wel mag feliciteren.

[Applaus]

De **VOORZITTER**: Dan schors ik een paar minuten de vergadering, zodat u mevrouw Van Aesch kunt feliciteren.

Schorsing 13.24 tot 13.31 uur.

2.b Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).

De **VOORZITTER**: Ik heropen de vergadering van Provinciale Staten op 13 mei 2024 en ik ben aanbeland bij agendapunt 2.b, de actualiteiten. Er is geen actualiteit ingediend.

3. Lijst geheimhouding PS.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we naar agendapunt 3. Dat is de lijst geheimhouding Provinciale Staten. Er zijn door de griffie tot op heden geen opmerkingen ontvangen. Verlangt iemand daarover het woord? Zo niet, dan stel ik voor de lijst ter kennisgeving aan te nemen.

De lijst geheimhouding PS is ter kennisgeving aangenomen.

4. Vaststelling notulen en besluitenlijst van de Statenvergadering van 8 april 2024.

De **VOORZITTER**: Agendapunt 4. Dat is de vaststelling van de notulen en de besluitenlijst van de vergadering van 8 april 2024. Ook daarover heeft de griffie geen op- of aanmerkingen ontvangen. Verlangt iemand daarover het woord? Zo niet, dan zijn de notulen ongewijzigd vastgesteld.

De notulen en de besluitenlijst van de Provinciale Statenvergadering van 8 april 2024 zijn ongewijzigd vastgesteld.

5. Vaststelling Strategische Statenagenda.

De **VOORZITTER**: Komen we bij agendapunt 5. Dat is het vaststellen van de strategische agenda. Wenst iemand daarover het woord? Zo niet, dan is hij daarmee vastgesteld.

De Strategische Statenagenda is ongewijzigd vastgesteld.

6. Vaststelling lijst ingekomen stukken.

De **VOORZITTER**: Dan komen wij agendapunt 6, de lijst ingekomen stukken. Ook door de griffie zijn daar geen op- of aanmerkingen over ontvangen. Verlangt iemand daarover het woord? Zo niet, dan is de lijst conform het voorstel van het Presidium besloten.

De lijst ingekomen stukken is conform het voorstel van het Presidium vastgesteld.

7. Vaststelling voortgangslijst van moties.

De **VOORZITTER**: Dan zijn we bij agendapunt 7. Daar wil ik aan de voorkant in ieder geval melden dat in het Presidium daarover gesproken is en het verzoek is gedaan dat ten aanzien van de niet afgedane moties, in ieder geval de moties uit de vorige periode, GS wordt opgeroepen of met een versnelde afdoening te komen, maar in ieder geval van de moties die niet meer relevant zijn die in de vorm van een veegbrief, zoals ze dat mooi mogen noemen, af te doen. En ik meld dit omdat dit ook zo in het Presidium met de fractievoorzitters zo is afgesproken.

Verlangt iemand over de lijst het woord? Zo niet, dan stel ik voor de lijst vast te stellen.

De voortgangslijst van moties is ongewijzigd vastgesteld.

8. Voorlopig aangemerkt als hamerstuk.
8.a Vaststellen Verordening betreffende de instelling en werkwijze van de Vertrouwenscommissie inzake de herbenoeming van de commissaris van de Koning in de provincie Noord-Holland 2024 (VD-20).
8.b Aanwijzen leden Vertrouwenscommissie inzake de herbenoeming van de commissaris van de Koning (VD-21).
8.c Aanwijzen plaatsvervangend Statengriffier (VD-22).
8.d Wijziging Gemeenschappelijke Regeling siteholderschap werelderfgoed Hollandse Waterlinies (VD-16).
8.e Toestemming PS voor treffen van gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (VD-17).
8.f Toestemming wijziging gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst IJmond (VD-18).
8.g Wijziging gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (VD-19).

De **VOORZITTER**: Dan zijn we bij agendapunt 8, dat zijn de hamerstukken. Het Presidium adviseert om daarmee in te stemmen. Voor u ligt hamerstuk 8.a, dat is het vaststellen van de verordening betreffende instelling en werkwijze van de Vertrouwenscommissie inzake de herbenoeming van de commissaris van de Koning in de provincie Noord-Holland 2024. Een hele zin. 8.b, het aanwijzen van de leden van de Vertrouwenscommissie inzake de herbenoeming van de commissaris van de Koning. Dat is voordracht VD-21. 8.c is het aanwijzen van de plaatsvervangend Statengriffier, VD- 22. 8.d is de wijziging Gemeenschappelijke Regeling siteholderschap Werelderfgoed Hollandse Waterlinie. Dat is voordracht VD-16. 8.e, dat is toestemming Provinciale Staten voor het treffen van een gewijzigde Gemeenschappelijke Regelingen Omgevingsdienst Flevoland, Gooi en Vechtstreek. Dat is voordracht VD-17. 8.f, dat is de toestemming wijziging Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst IJmond, voordracht VD-18. En 8.g, dat is de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, voordracht VD-19. Mijn vraag: verlangt iemand hoofdelijke stemming of iemand een stemverklaring? Aantekening? Zo niet, dan zijn de besluiten bij de punten 8.a tot en met 8.g aangenomen.

Dan wil ik – dat heb ik net in het Presidium ook gedaan, maar ook vanaf deze plek – Erik Krijgsman van harte feliciteren met zijn benoeming als plaatsvervangend griffier.

[Applaus]

De **VOORZITTER**: Voor het volgende agendapunt zal ik zelf plaatsnemen in de GS-bankjes en de tweede vicevoorzitter van uw Staten, de heer De Wit, zal van mij het stokje overnemen.

Voorzitter: de heer De Wit.

9. Tijdelijk buiten werking stellen van de referendumverordening (VD-15).

De **VOORZITTER**: Goed, dan is nu aan de orde voordracht VD-15 inzake het tijdelijk buiten werking stellen van de referendumverordening. In 2018 hebben Provinciale Staten een referendumverordening vastgesteld om referenda in Noord-Holland over PS-besluiten mogelijk te maken. In de vorige coalitieperiode zijn twee referendumverzoeken ingediend op basis van deze referendumvorming. In beide gevallen hebben PS het verzoek afgewezen om redenen van dringend slash spoedeisend provinciaal belang. Tijdens de behandeling van de referendumverzoeken is gebleken dat de referendumverordening op onderdelen niet goed in elkaar steekt en daardoor vrijwel onuitvoerbaar is. Aan PS wordt voorgesteld de referendumverordening tijdelijk buiten werking te stellen en aan de werkgroep Burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een uitvoerbare referendumvorming, te onderzoeken en met een voorstel te komen.

We hebben een sprekerslijst ontvangen. Die zal ik zo opnoemen. Dat is ook de volgorde van spreken bij dit onderwerp. Waarbij ik in een het bijzonder nadruk wil leggen op de positie van de

Statenlid De Weerdt van Volt, daar hij ook in de werkgroep Burgerparticipatie actief is en mogelijk vanuit die hoedanigheid een inbreng wil doen. Als dat het geval zal zijn, dan gaat het uiteraard niet van zijn spreektijd af en zullen we goed het onderscheid maken tussen zijn rol vanuit de werkgroep en er zijn rol vanuit de fractie van Volt.

Goed. Wij gaan het doen met de volgende sprekers: Statenlid De Weerdt van Volt, de heer Leerink van de Partij van de Arbeid, de heer Becker van de BBB, de heer Dekker van Forum voor Democratie, de heer Van den Berg van JA21, mevrouw Bezaan van de PVV, de heer Hollebeek van de Partij voor de Dieren, Statenlid Gielen van GroenLinks, de heer Klein van de ChristenUnie, de heer Mülder van D66, mevrouw Van der Helm van 50PLUS, mevrouw Koning van het CDA, de heer Terwal van de VVD en mevrouw Alberts van de SP. Dan geef ik als eerste het woord aan Statenlid De Weerdt.

Eerste termijn Provinciale Staten
Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel voor het woord, voorzitter. Zoals u net al zei, ik sta hier met een dubbele pet op. Enerzijds met mijn pet op als Volt-er en anderzijds zit ik ook de werkgroep van de inwonersparticipatie voor.

In de eerste termijn, dit gedeelte, spreek ik even namens de fractie Volt en ik hoop dat ik aan het einde van de eerste termijn nog even een reactie kan geven met de pet op als voorzitter van de inwonerswerkgroep Burgerparticipatie.

Volt is tegen referenda. Referenda bieden namelijk geen ruimte voor overwegingen en slaan ingewikkelde vragen plat. Volt is opgericht in het nasleep van de Brexit, een schoolvoorbeeld van hoe een referendum nou niet moet. Vier jaar na Brexit moeten ondernemers metershoge stapels formulieren invullen om producten in Groot-Brittannië te verkopen. En de Britten, en vooral de Britten wiens portemonnee al niet zo goed gevuld is, worden met de dag armer.

Daarnaast staat Volt voor verbindende politiek en referenda polariseren juist enorm. Een voorbeeld, terug naar 2015 waarin de Grieken in een failliet Griekenland naar de stembussen gingen om voor of tegen een nieuw steunpakket van de Europese Unie te stemmen. De Griekse overheid en banken waren straatarm. De Grieken konden maximaal zestig euro per dag pinnen.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, ik vraag me af of Statenlid De Weerdt weet dat er ook referenda bestaan waarbij niet voor een simpel ja of nee of voor en tegen gekozen kan worden.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dat zal misschien wel zo zijn. Alleen, een referendum is, zoals ik ze allemaal heb meegemaakt, een ja of een nee-vraag.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank, voorzitter. Ik hoor allemaal mooie argumenten tegen het referendum, maar is het niet dat we vandaag behandelen dat er technische gebreken zijn aan deze verordening en dat dat is wat voorligt?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Als u me toestaat, zal ik daar zo direct op ingaan. Dus wat het is: jazeker, dat weet ik.

Even terug naar Griekenland om aan te tonen waarom referenda volgens ons dus absoluut geen goed middel is. Dus in een straatarm Griekenland konden Grieken maximaal zestig euro per dag pinnen. Overal in Griekenland galmden de termen ochi of ne. Ben je voor of tegen het Europees steunpakket? Het referendum polariseerde zo erg in het land dat tegenstanders elkaar letterlijk bewierpen met stenen. Ik heb dat voor mijn neus zien gebeuren. En nee, dat wil Volt niet. Wij zijn tegen referenda. En weet je, als het dan toch moet, als dan toch moet, dan moet het wel op basis van een verordening wat niet tot rechtszaken leidt. Wij willen daarom de referendumverordening intrekken en in de werkgroep inwonersparticipatie ons over alternatieven buigen.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ik schrik hier toch wel een beetje van, voorzitter, want het lijkt erop alsof Statenlid De Weerdt nu stelt dat een referendum leidt tot stenen gooien naar elkaar. Ik kan me toch niet voorstellen dat er, als er in Noord-Holland een referendum zou worden gehouden, zoals bijvoorbeeld aangevraagd over de omgevingsverordening, dat mensen elkaar dan fysiek te

lijf gaan. Dus ik vind het een beetje kort door de bocht te stellen dat u dat niet wilt, Statenlid De Weerdt.

De **VOORZITTER**: Statenlid De Weerdt, u wordt gevraagd om meer nuance.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Volt kan deze nuance wel geven. Kijk, we gaven gewoon even een voorbeeld over wat is gebeurd bij een referendum in Griekenland. En weet je, we hebben nog geen provinciaal referendum gehad hier. Dus Ik zou ook niet kunnen gokken of dat tot animositeit leidt, maar ik weet in ieder geval wel op basis van de voorbeelden eerder dat het in ieder geval polariseert.

De **VOORZITTER**: Gaat de heer Hollebeek toch weer naar zijn plekje en dan gaan we door met de heer Van den Berg.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank, voorzitter. Of dit nou van de spreektijd af gaat, weet ik niet, maar u staat hier ook als voorzitter van de werkgroep Burgerparticipatie. Ik krijg niet heel veel vertrouwen als ik dit zo hoor als u de voorzitter bent van die commissie.

De **VOORZITTER**: Ik kijk even naar Statenlid De Weerdt, maar het is wel goed denk ik om de rollen enigszins te scheiden tussen de fractiebijdrage en vanuit de werkgroep. En als het om de werkgroep gaat, zou ik willen voorstellen om u daarover aan het einde van de eerste termijn tot Statenlid De Weerdt te richten. Maar toch bij deze.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ik had gehoopt dat de heer Van den Berg goed had opgelet aan het begin van mijn bijdrage, waarin ik duidelijk sprak dat ik hier even als fractievoorzitter van Volt praat. Dan kunnen we zo direct in debat gaan over mijn rol als voorzitter.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik zou graag willen vragen, u refereert net aan de twee referenda die zijn geweest. De reden die u dan geeft, is dat het lag aan de technische fouten die erin zitten. Maar dat is helemaal niet het geval. De reden dat deze referenda uiteindelijk niet door zijn gegaan, dat heeft te maken met – hoe noem je dat nou? Ik vergeet het woord steeds. Spoedeisendheid. Bent u zich daarvan bewust?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Daar ben ik me van bewust, ja.

De **VOORZITTER**: Vervolgt u uw betoog.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Waarvan dank. Dan gaan we door naar de heer Leerink van de Partij van de Arbeid.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja, dank u wel, voorzitter. Mijn betoog begint niet bij de Grieken, maar bij de referendumverordening zoals die nu voorligt en in 2018 is vastgesteld. We hebben inderdaad twee verzoeken tot een referendum gehad in de afgelopen periode. En terecht wordt denk ik in de voordracht geconstateerd dat de referendumverordening, zoals die er nu ligt, niet op een goede manier in elkaar steekt, dat er onvolkomenheden in zitten. En daar waar een referendum een instrument zou zijn, geen doel, maar een instrument om mensen op een goede manier bij besluitvorming te betrekken, verliest dat instrument natuurlijk zijn scherpte. Sterker nog, ga je risico's lopen op het moment dat je een gemankeerd instrument inzet. Dus wat ons betreft prima om die referendumverordening even terug te nemen en daar nog eens goed naar te kijken met elkaar om te kijken of je er eventueel wel een goed instrument van zou kunnen maken. Prima voorstel ook om de werkgroep Burgerparticipatie te vragen om met alternatieven te komen, al dan niet in de vorm van een referendum. Welke variant dat dan is, dat horen we heel graag. Er zit heel veel denkkracht volgens mij in die commissie. Dus ik geloof dat daar best heel veel uit zou kunnen komen.

De heer **MÜLDER** (D66): Ik had een vraag. Ik heb zelf een beetje een angst dat, als we dit nu doorgeven aan de commissie, hoe groot is dan de kans dat we het daadwerkelijk weer

terugkrijgen. Er zou blijkbaar technisch iets mis zijn, maar ik heb eigenlijk nog niemand, behalve Volt – ja, dat was de eerste die sprak – gehoord over dat er echt daadwerkelijk iets verkeerd is qua intentie met deze verordening. Maar het is blijkbaar iets technisch. Moeten we het dan niet gewoon heel snel technisch oplossen en verder gaan?

De heer **LEERINK** (PvdA): Volgens mij zijn er in het voorstel een heel aantal zaken opgenoemd. Het is denk ik weinig zinvol om die hier allemaal nog een keer te herhalen waarom het nuttig zou zijn om daar nog een keer goed na te kijken. Dat lijkt mij. Ook u heeft het over intenties. Mijn intentie is in ieder geval niet dat het referendum van tafel zou moeten. Mijn intentie is dat we met elkaar komen tot iets goeds. Een instrument dat werkt. We hebben met elkaar geconstateerd dat er nu een instrument is wat niet werkt. Dus wat mij betreft gaat er helemaal niks van tafel, maar vragen we de werkgroep Burgerparticipatie, waar deze Staten ruim in vertegenwoordigd zijn, om er nog eens even goed met elkaar naar te kijken en met een voorstel te komen wat beter werkt.

De **VOORZITTER**: Dat is een duidelijk antwoord. De heer Mülder met een vraag nog hierover.

De heer **MÜLDER** (D66): Denkt u dan inderdaad dat je helemaal terug moet naar de tekentafel om iets wat kapot is te repareren?

De heer **LEERINK** (PvdA): Dat laat ik over aan de werkgroep Burgerparticipatie.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank u, voorzitter. Ik hoor dat u er best voor openstaat dat er een werkbare referendumverordening moet terugkomen. Bent u het dan nu met me eens dat we juist dan ook in de voordracht moeten zetten dat hij er weer moet komen? En beter zelfs, aanvullen met een termijn waarin hij moet komen.

De **VOORZITTER**: De heer Leerink, bent u dat eens?

De heer **LEERINK** (PvdA): Over het eerste, nogmaals, kijk, we hebben net een werkgroep ingesteld met elkaar. We hebben nog geen twee maanden geleden die opdracht ook gegeven aan de commissie om hiermee aan de slag te gaan. Ik vind, ja, dan moet je die werkgroep ook het vertrouwen geven en ik heb niet de behoefte om hier dan als Staten meteen dingen te droppen van, jullie mogen alles bespreken, maar we leggen wel vooraf als Staten vast: het moet er zo uitzien of zo uitzien. Geef dan die werkgroep ook het vertrouwen. Gezien de samenstelling van de werkgroep heb ik dat vertrouwen ook. U heeft wel een punt wat mij betreft als het gaat om de termijn, want zoiets moet natuurlijk niet heel erg lang gaan duren. Dus wat ons betreft, en dat is ook even de vraag die ik zou hebben, is het niet verstandig om er toch een termijn aan te koppelen. Er circuleren inmiddels twee amendementen waarin een termijn genoemd wordt. Een in het eerste kwartaal van 2025 en eentje voor de begrotingsbehandeling van 2025. Eerlijk gezegd maakt het mij niet zo heel veel uit welke het zou worden. Ik hoor daar graag in zijn andere rol Statenlid De Weerdt nog over straks, wat realistisch is in deze. Maar dat je met elkaar een termijn afspreekt waarin je daar hier in de Staten weer over spreekt, dat lijkt me goed. Al was het maar om uit te stralen dat van uitstel wat ons betreft geen afstel komt.

De **VOORZITTER**: En dan de heer Van den Berg nog met een vraag of een reactie daarop?

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): U begrijpt dat mijn vertrouwen in de voorzitter van de werkgroep ietwat beschadigd is na zojuist. Maar los daarvan, wat ik dan wel wil weten, is- Kijk, u zegt: het is goed dat er een termijn is dat er een nieuwe referendumverordening zou kunnen komen. Maar zouden we dan niet ook de voordracht moeten aanpassen van, laten we dan komen tot zo'n referendumverordening, en de werkgroep Burgerparticipatie kan voor de rest gewoon aan de slag.

De heer **LEERINK** (PvdA): Volgens mij heb ik daar net al op geantwoord. We hebben het belegd bij de werkgroep Burgerparticipatie. Laat die daar ook naar kijken en laten we niet op voorhand dan hier in de Staten bedenken wat goed is. En nogmaals, ik geef nog maar ook mijn uitgangspunt hierin weer. Een referendum is voor mij geen doel, maar een middel. Wij vragen de commissie Burgerparticipatie na te denken over middelen hoe we de mensen in Noord-Holland zo goed mogelijk bij ons beleid kunnen betrekken. Ik kan me heel goed voorstellen dat een referendum

daarbij hoort, maar ik laat het graag aan de werkgroep over om met andere voorstellen te komen. Dus nee, ik ben niet geneigd dat nu hier vast te leggen.

En misschien toch ook nog even over uw eerste opmerking richting Statenlid De Weerdt. Ja, ik vind, u heeft intussen al zoveel ervaring, ook als politicus, dat u moet weten dat mensen verschillende rollen kunnen hebben. Op het moment dat je je partijstandpunt vertegenwoordigt hier als woordvoerder, dat je dan in een andere rol zit als commissievoorzitter. Zo doen we dat allemaal, denk ik, als voorzitter zijnde in een andere rol. Dus ja, die zou ik niet zo op de man spelen. Ik zou het vertrouwen maar even houden, als ik u was.

De **VOORZITTER**: Dank voor uw woorden, meneer Leerink, waar ik mij volledig bij aansluit, waarvoor dank. En dan de vraag aan de heer Van den Berg of hij nog een nieuw feit wil aanbrengen.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Nee, dank daarvoor. Ik heb er, als ik het zo hoor, in ieder geval wat meer vertrouwen in. Dus laten we daaraan werken.

De **VOORZITTER**: Heel goed. Dan gaan wij door naar de heer Hollebeek.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Dank u wel, voorzitter. Ja, dan stel ik hem dan ook maar. Want ik kan een heel eind meegaan in het verhaal van de heer Leerink. Ik vraag me alleen wel af, er wordt gezegd: we gaan niet een dwingend iets meegeven van, er moet een referendumverordening komen. Dat begrijp ik ook. We hebben in de commissie wel gesproken over het feit, over de formulering 'al dan niet'. Die lijkt u nu volledig te ondersteunen. Uw fractie was in de commissievergadering wel voor mening dat er ook nog iets tussen zou zitten, dat je zou kunnen zeggen van, nou, kijk dan in ieder geval wel of het mogelijk is dat een referendumverordening niet zomaar verdwijnt. Dat zouden we met een kleine aanpassing, volgens mij, in de voordracht kunnen regelen, maar daar krijgen we nu de handen niet voor op elkaar. Hoe kunt u die kleine draai verklaren? Wat is er gebeurd in de tussentijd?

De heer **LEERINK** (PvdA): Niet zo heel veel. Maar ik denk dat het voorstel zoals die er nu ligt, en ook de omschrijving zoals die er nu ligt, voluit de gelegenheid biedt om in de commissie met elkaar van gedachten te wisselen over of en in welke vorm je eventueel met een referendumvoorstel zou willen komen. Dus in die zin zie ik niet een-twee-drie, en dat was ook de afweging die wij uiteindelijk hebben gemaakt, wat het voorstel nou sterker zou worden als je daar een andere formulering voor zou willen maken. Dus ik zou, nogmaals, zeggen: vertrouw nou een beetje op die commissie. Daar zitten we bijna allemaal in. En degenen die er niet in zitten, hebben dat willens en wetens gedaan. Dus ga er dan ook vanuit, op het moment dat je die opdracht daar neerlegt, dat daar iets goeds uitkomt. Mijn ervaring met de vorige commissie is dat je daar zelfs unaniem tot heel mooie resultaten kunt komen. Dus ik zou niet weten waarom dat in deze werkgroep niet zou kunnen lukken.

De **VOORZITTER**: Volop vertrouwen in de commissie dus, maar de heer Hollebeek wil daar toch nog iets op aanvullen.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, daar wil ik iets op aanvullen inderdaad, want ik heb ook volop vertrouwen in iedereen in deze zaal en in zijn integriteit en in kunde; ik vind alleen dat het besluit zoals het wordt neergelegd, waar we nu over beslissen, met de formulering 'al dan niet' erg veel van 'ja, dan maakt het niet zoveel uit' uitstraalt. Ik meende in de commissievergadering te bespeuren dat uw fractie dat met mij eens was. Bent u het daar ook mee eens?

De **VOORZITTER**: Nou, meneer Leerink, uw mening wordt nog gevraagd op dit punt.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja. Nou, ja. Kijk, ik denk dat de heer Stam, die namens ons het woord heeft gevoerd in de commissie, niet heel veel anders heeft willen zeggen dan wat ik hier nu betoog. Dat is namelijk dat alle opties wat ons betreft openliggen om straks in die werkgroep te bespreken met elkaar. Als daar een goed voorstel uitkomt, dat dat wat ons betreft op warme instemming kan rekenen. Maar de commissie moet dat eerst met elkaar gaan doen en we wachten dat nu even af.

De **VOORZITTER**: Vervolgt u uw betoog.

De heer **LEERINK** (PvdA): Nee, volgens mij heb ik ondertussen, behalve dan alle vragen die ik had, zo'n beetje ook gelanceerd. Ik ben nog heel even benieuwd, maar dat hoor ik dan straks van de voorzitter van de werkgroep, naar hoe het zit met die termijnen en wat een redelijke termijn zou zijn om af te spreken. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: U bent niet zomaar van uw plek weg, want de heer Van den Berg heeft nog een vraag of opmerking.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, ik vergat nog even iets, maar we zijn het in ieder geval eens dat de verordening technisch hervormd moet worden. Dat zijn we eens. Maar wat ik dan niet snap, is waarom de Partij van de Arbeid in juli vorig jaar tegen ons voorstel heeft gestemd om precies dit te doen. Waarom hebben ze lang gewacht?

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja, kijk, ik zou ook zeggen: als er nu precies gebeurt wat u graag zou willen dat gebeurt, dan zou ik eigenlijk ook verwachten dat u op de banken staat en- Haal het dan ook een beetje naar u toe. Nee, toch? Ik bedoel, daar zou ik bij zijn, als ik u was. Nee, moet u horen, wij spreken er nu over. We zaten toen midden in een traject, ook met die referenda, et cetera. Dit is het moment om even afstand te nemen en te kijken. We hebben nu twee van die verzoeken gehad. Werkt het nou zoals we zouden willen dat het werkt? Dus dit is het moment van reflectie en dit is dus ook het moment om daar met elkaar nu besluiten over te nemen.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. Dan wil ik met mijn enige afstand tot dit debat u oproepen om vooral ook via de voorzitter te spreken tijdens dit debat, waar dit de afgelopen paar inbrengen wat minder het geval is geweest. We gaan kijken of de heer Becker van de BBB daar verandering in kan brengen.

De heer **BECKER** (BBB): Voorzitter – laat me netjes beginnen. Ja, ik wil eigenlijk citeren uit een schrijven van 24 oktober '22. Dat is uit de Referendumcommissie provincie Noord-Holland. Daar begint het voorstel eigenlijk, en dan ga ik meteen even naar het slot. "De provincie Noord-Holland kent een uitgebreide, maar vooralsnog niet ten volle aan de praktijk getoetste verordening. Bij het doornemen van de verordening heeft de commissie vanwege de inhoud en structuur van de verordening, maar mede in het licht van op lokaal niveau ruim opgedane ervaring door leden van die commissie, gesignaleerd dat meerdere onderdelen van de verordening kwetsbaar zijn en ruimte bieden voor verbetering via verandering. In het bovenstaande zijn de voornaamste suggesties opgenomen." En dan aan het einde staat dan: "De commissie heeft getracht kritisch, maar bovenal constructief te kijken naar de voorliggende verordening vanwege het belang van een toekomstig zorgvuldig en transparant provinciaal referendumproces. Een constructieve houding is ook de basis van het aanbod om ook in het vervolg, mocht besloten worden tot aanpassingen van de verordening, een bijdrage te willen leveren aan het denken over en aanpassen van de verordening. Tevens is de commissie vanzelfsprekend bereid om dit advies nader toe te lichten en daarover in gesprek te gaan met PS en GS." Ik haal dit aan, omdat het soms lijkt of we de commissie overdoen hier. De BBB staat zeker voor een referendum, omdat wij dat een mooi middel vinden om de kloof tussen burger en politiek te verkleinen. Ik heb de vorige keer ook gezegd: maar als iets niet werkt en het blijkt dus juridisch getoetst zijn door de ambtenaren, et cetera, dus dat je allerlei problemen, de beren op de weg krijgt, dan moet je daar goed naar kijken. Dan moet je kijken van, hoe kunnen we dat herstellen voordat je inderdaad tegen de burgers, die vertrouwen hebben in dat participatieproces, eigenlijk moet gaan zeggen van, ja, door juridische fouten kunnen we niet waarmaken wat we gezegd hebben. Dus dat moet je kunnen voorkomen. Dus daarom ook naar aanleiding van de inleiding die ik hield met het citeren uit de eerste brief in 2022 – toen was de BBB er nog niet jammer genoeg, maar nu zijn we er wel en hadden we het zeker kunnen steunen. Maar we steunen ook inderdaad het uitstel om rustig even te kijken van, kunnen we het herstellen? En dan zo spoedig mogelijk inderdaad weer ermee aan de gang te gaan.

De **VOORZITTER**: Dat is het standpunt. Die is duidelijk. Maar de heer Van den Berg heeft er mogelijk een vraag over.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dank u wel, voorzitter. Wat ik me nou afvraag is: als zo'n verordening dan niet geldig mag blijven met alle gebreken, ook aan u de vraag: waarom heeft u vorig jaar dan niet gestemd voor een voorstel om die referendumverordening te repareren?

De heer **BECKER** (BBB): Ja, voorzitter, ik krijg nu dezelfde vragen als in de commissie gesteld. Ik zal hetzelfde antwoord geven. Ik heb gezegd van, als iets loopt- Je gaat eerst kijken of iets loopt. En als je op een gegeven moment ziet dat iets niet loopt, dan ga je dat herstellen. Dan ga je niet eigenwijs door, dat je allemaal juridische zaken gaat krijgen. Nee, je moet juist vertrouwen uitstralen, ook naar buiten, naar de burgers en zeggen: oké, dit hebben wij niet goed aangepakt; we gaan dit herstellen. Maar we gaan niet op een doodlopende weg verder.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, voorzitter, wat ik me dan afvraag, is- We zijn ondertussen negen maanden verder sinds wij dat voorstel hebben ingediend. Nou, dat was dan kennelijk niet belangrijk. Het advies van de Referendumcommissie dateert al van oktober 2022. Dus u had ook vorig jaar al kennis kunnen nemen van dit advies en onze motie kunnen steunen. En daarnaast nog wil ik ook graag weten van de heer Becker- Kijk, die voordracht laat nu de optie open om niet met een referendum terug te komen. Bent u het met mij eens dat er in moet komen te staan dat het resultaat een nieuwe referendumverordening moet zijn?

De **VOORZITTER**: De heer Becker met uw reactie.

De heer **BECKER** (BBB): Voorzitter, de eerste vraag heb ik net behandeld, volgens mij, want het is dezelfde vraag. En de tweede vraag is, er staat nergens in dat het niet terugkomt. Het wordt buiten werking gesteld, dat het goed herstelt. Dat is ook de naam, buiten werking stellen, dat je het kan herstellen en dan komt het terug. En dan is het te hopen dat de commissie gemotiveerd is om dat zo snel mogelijk te doen.

Tot zover, voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dat was uw betoog ook gelijk, waarvoor dank. Dan gaan wij door met de heer Dekker van Forum voor Democratie.

De heer **DEKKER** (FvD): Ja, dank u wel, voorzitter. Burgerparticipatie en een referendum zijn toch heel verschillende dingen. Burgerparticipatie gaat over het mee laten praten van burgers in allerlei constellaties en een referendum betekent dat burgers kunnen meebeslissen. Wat de hele tijd op de achtergrond meespeelt in de debatten die we hierover hebben, is dat burgers direct meebeslissen over één onderwerp. Dat voelt ongemakkelijk. Je proeft ook aan heel veel bijdragen – en ik moet zeggen dat Statenlid De Weerdt daar verder het eerlijkste in was. Die zijn gewoon: we zijn tegen referenda en daarom willen we helemaal geen referendum hebben, want daar vinden we allerlei nadelen in zitten. Dan zeg ik: ja, dat is fair, dat is een eerlijke uitspraak. En alle discussies over technische onvolkomenheden, het spoedeisende karakter, stelt toch andere eisen, dat zijn eigenlijk wat mij betreft allemaal, ja, mistgordijnen, omdat wij als vertegenwoordigers van de kiezer vinden dat wij moeten beslissen wat er gebeurt en dat de referenda daar in feite dwars doorheen gaan. We hebben op gemeentelijk, provinciaal en landelijk niveau een evenredige vertegenwoordiging als bestuursmodel. Je kiest dan dus voor een partij, voor een politicus, met een heel scala aan onderwerpen. Daar zit dan vanzelf in dat individuele afwegingen per onderwerp bij die politicus of bij die partij thuishoren en er niet uitgelicht moeten worden en weer worden voorgelegd aan de kiezer, want dan speel je als het ware een raar spel. Dat is dat ik voortdurend voel en proef. Dus men is in een gekozen positie eigenlijk niet zo voor referenda die daar dwars doorheen kunnen fietsen. Dat begrijp ik wel, maar ik zou toch de aandacht willen vragen voor een paar dingen die een referendum als voordeel heeft boven die vertegenwoordiging die we nu alleen maar laten besturen.

Allereerst, een referendum gaat over een zaak en niet over een persoon. Wat je toch krijgt in de politieke vertegenwoordiging is dat je mensen vertrouwt in brede zin, want je kunt het niet aan één onderwerp koppelen. Dus het gaat al heel snel over de persoon van de politicus of over de uitstraling van een politieke partij, en niet over de zaak zelf. Zo gauw het over personen en over politieke partijen en over indrukken gaat, is er een geweldig risico op framing, op het op een bepaalde manier voorstellen van zaken, op karaktermoord zelfs. En blijven de individuele zaken

buiten beschouwing. Het grote voordeel van een referendum over één onderwerp is dat je dat ene onderwerp, daar kun je allerlei argumenten voor aanbrengen. Wie die argumenten aanbrengt, doet er eigenlijk niet toe. Het is een geïsoleerd zakendebat. Dat werkt heel erg, laat ik zeggen, reinigend op politieke debatten. Dat is een heel sterk voordeel van een referendum, wat mij betreft.

Een tweede punt wat ik in overweging zou willen geven, is, er zit ook voortdurend een soort notie achter van efficiënt bestuur. We maken met elkaar plannen en daar horen allerlei dingen bij. En die plannen hebben vijf of tien of vijftien jaar nodig om uitgewerkt te worden. Als je dan over een zo'n onderwerp van zo'n plan een referendum gaat houden, kan het weleens dwars door die hele plannen heen gaan, waardoor het vreselijk inefficiënt wordt, want dan worden dingen weer teruggedraaid. En dan zeg ik, ja, maar je hebt of een democratisch bestuur of een efficiënt bestuur. En democratie en efficiency zijn niet noodzakelijkerwijs hetzelfde. Het allerefficiëntste is toch, ja, uiteindelijk de verlichte despoot die in zijn eentje kan besluiten. Dat willen we hier met zijn allen niet. En dus is, hoe meer ruimte we geven aan de kiezer, aan de burger, hoe meer risico's er zijn dat er inefficiencies in sluipen. Dat klopt, dat is zo. Maar dat is denk ik iets wat je voor lief zou moeten nemen.

Ik was heel trots op het feit dat wij in deze provincie een referendumverordening hebben. Die is zwaarbevochten, want, laat ik zeggen, de contraire kanten van een referendum, die heb ik net geprobeerd aan te geven, die zijn heel duidelijk. Toch hadden we er een. Dat vond ik een heel goede zaak. En om nu te zeggen: ja, aan de hand van een paar voorbeelden ontdekken we wat juridische manco's en dus moeten we die hele referendumverordening maar eventjes terugtrekken en buiten werking stellen om vervolgens misschien weer op te voeren en misschien ook in andere burgerparticipatievarianten op te vangen. Dan zeg ik, dat is zo ontzettend zonde. Dus ik zou ervoor willen pleiten: laten we in vredesnaam die referendumverordening overeind houden, laten we snel werken aan het repareren van zaken die echt niet kunnen, maar laten we niet het kind met het badwater weggooien.

De **VOORZITTER**: En over die stellingname of de eerdergenoemde argumenten heeft Statenlid De Weerdt een vraag.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen, ik vind het toch wel echt prettig dat de FvD Volt eerlijk noemt. Dus daarvoor, dank u wel voor het compliment. En dank ook voor de scherpzinnige gedachtes die u hierover hebt. En daarom wil ik u graag ook uitnodigen om deel te nemen aan de werkgroep Inwonersparticipatie, want FvD schittert in afwezigheid. Bent u dat met mij eens?

De heer **DEKKER** (FvD): Ja, voorzitter, dat schitteren, dat ben ik volstrekt met Statenlid De Weerdt eens. Ik heb mijn bezwaar al gegeven tegen het hele fenomeen van burgerparticipatie en de commissie. Burgerparticipatie is toch heel snel, wat mij betreft, een doekje voor het bloeden. En dat vind ik het grote risico daarvan. Je nodigt mensen aan tafel uit die mogen meepraten. Het lijkt toch heel veel op een soort gestuurde informatieronde, op een voorlichtingssessie. Veel meer dan op een werkelijke sessie waar burgers invloed hebben. Dus ik heb aarzeling. Ik ben de vorige keer door een van onze collega's hier, D66, werd ik uitgenodigd in die werkgroep. Ik heb het nog steeds in beraad. Ik heb toen ook gezegd van, ik zal het serieus in overweging nemen. Dat doe ik nog steeds. Die overwegingen kunnen lang duren soms. Maar ik heb er dus een inhoudelijk bezwaar tegen, omdat ik proef: burgerparticipatie en een referendum zijn echt andere onderwerpen. Het hoort eigenlijk ook, vind ik, in andere commissies thuis. Ik ben, ja, toch bevreesd dat in de burgerparticipatiecommissie het onderwerp referendum, ja, ondergesneeuwd zou worden door andere varianten.

De **VOORZITTER**: Dat is een duidelijk standpunt. Het beraad loopt nog. Toch nog even een vraag van Statenlid De Weerdt hierover, vanuit zijn rol vanuit de werkgroep, vraagteken.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dat klopt. Even vanuit mijn rol vanuit de werkgroep. Nogmaals, mooie overwegingen. En precies dit soort overwegingen zijn precies thuis in die werkgroep Inwonersparticipatie. Dus nogmaals bij deze de oproep om eraan deel te nemen.

De **VOORZITTER**: De uitnodiging staat, meneer Dekker. Wij gaan door naar de heer Becker van de BBB.

De heer **BECKER** (BBB): Ja, dank u wel, voorzitter. We zijn een stukje verder. Maar ik kom even terug op wat u net zei, want u bagatelliseert eigenlijk het juridische verhaal van een geldig referendum. U zegt zo: ach, er mag wat aan mankeren; en je moet niet zo moeilijk doen, gewoon doorgaan. Maar het zou toch eigenlijk een schandalige vertoning zijn als wij hier in dit huis beslissen dat wij een ondeugdelijk referendum organiseren, terwijl we daar straks allemaal juridische problemen mee krijgen. Dat is toch ook een beetje onze inwoners voor het lapje houden?

De heer **DEKKER** (FvD): Ja, voorzitter, ik was daarbij betrokken. Ik was ook een van de enthousiaste voorstanders van referenda die we hier gestart hebben, het laatste. En ik kon mij toch niet aan de indruk onttrekken dat er een diepgeworteld wantrouwen was bij de besturen en bij Gedeputeerde Staten ook, maar ook bij zelfs de daartoe ingehuurde juristen, tegen een referendum in zijn algemeenheid. Dus er werd gezocht naar argumentatie. De spoedeisendheid als argument was toen uiteindelijk wat het referendum de nek omdraaide, zal ik maar zeggen. Natuurlijk, als je er serieus naar gaat kijken, is in die referendumverordening van alles op te merken –dat wordt ook in de voordracht aangegeven – dat verbeterd moet worden. Maar dan zeg ik op mijn beurt: er zijn ongetwijfeld al meer verordeningen en meer regelingen in deze provincie die, wanneer je daar serieus naar kijkt, je zegt: hé, maar hier deugt het een en ander niet aan, dit is juridisch niet helemaal houdbaar. Die gaan we niet onmiddellijk buiten werking stellen. We gaan dan met grote spoed aan de gang om die te repareren, zou ik zeggen.

De heer **BECKER** (BBB): Ja, ik schrik hier toch wel van, van deze woorden, want eigenlijk zegt u van- Kijk, de commissaris heeft vorig jaar gezegd, die heeft gezegd van, joh, het kan zo niet werken. Wij krijgen juridische problemen. Mijn ambtenaren zeggen: het werkt niet zo. Nu stelt u eigenlijk de integriteit van dat hele ambtenarenapparaat ter discussie, want u zegt: het is eigenlijk een soort vertragingstactiek om het maar niet voor elkaar te krijgen.

De heer **DEKKER** (FvD): Ja, voorzitter, dat zijn natuurlijk de woorden van de heer Becker, zeker niet de mijne.

De heer **BECKER** (BBB): Het zijn wel uw woorden.

De heer **DEKKER** (FvD): Ik zou dat niet durven te stellen. Ik zeg alleen wel: er is een natuurlijke voorkeur voor het voortgaan op het soepele bestuurspad en iedere afwijking daarvan door middel van een referendum, waarbij allerlei toegezegde ontwikkelingen plotseling op de tocht komen te staan, daar doen zowel het zittend bestuur, als ook de adviseurs van het bestuur, er alles aan om binnen de nette juridische kaders dat dan toch nog zo te buigen dat die verstoring niet plaatsvindt. Dat is wat ik heb willen zeggen.

De **VOORZITTER**: Ik denk dat u daarmee uw reactie heeft gehad, meneer Becker, inderdaad. Dan gaan we over naar de volgende: de heer Terwal.

De heer **TERWAL** (VVD): Ja, dank, voorzitter. De heer Dekker focust nu wel heel erg op de voordracht, want daar worden inderdaad, volgens mij, uit mijn hoofd, negen onvolkomenheden genoemd wat betreft deze referendumverordening. Maar we moeten niet vergeten dat er ook een advies ligt van de Referendumcommissie, het advies uit 2022. Daar staan dertien onvolkomenheden in. Dat zijn niet kleine juridische gebreken. Dat gaat onder andere over een belangrijk punt, zoals de opkomstdrempel, maar ook over ‘wat is nou spoedeisend belang’. Dus is de heer Dekker het met me eens dat ook de Referendumcommissie in haar advies zegt van, jongens, kijk hier nog eens goed naar; het is goed om even een pas op de plaats te maken?

De **VOORZITTER**: Bent u het daar mee eens, meneer Dekker?

De heer **DEKKER** (FvD): Ja, voorzitter, inderdaad, de Referendumcommissie was bij uitstek natuurlijk deskundig en heeft allerlei zeer behartenswaardige opmerkingen gemaakt, die ook allemaal opvolging verdienen, wat mij betreft. Maar dat betekent niet, en daar blijf ik toch bij, dat

dat dus impliceert dat, zolang die tekortkomingen niet zijn opgelost, die hele verordening van de baan zou moeten zijn. Dat doen we verder nooit. Ik vind dat nogal een forse ingreep. Met daarbij het heel grote risico – en dat is misschien wel wat mij het meest drijft – wanneer we dat een keer terugtrekken, dat referendum, en we laten het in een burgerparticipatiecomité, dan geef ik op een briefje dat er helemaal geen referendum voor terugkomt. Dat ik levensgevaarlijk. Dat zou ik ook doodzonde vinden. Dus ik zeg dan – en nota bene, het speelde al twee jaar geleden – ga met gezwinde spoed aan de gang om de belangrijkste manco's op te lossen en werkt daar verder aan voort tot we alle dertien onder controle hebben. En ga niet de boel in de ijskast zetten en eigenlijk, wat mij betreft, diep in de vrieskist, waardoor we nooit meer een referendum zullen hebben hier. Dat zou ik echt zonde vinden. Ik vind het ook gewoon jammer voor de provincie.

De **VOORZITTER**: Het standpunt is duidelijk. Wellicht over dat briefje nog een vraag of opmerking.

De heer **TERWAL** (VVD): Nog een laatste vraag. Is de heer Dekker het dan niet met me eens dat een van de personen, die onder andere die genoemde vrieskist kan openen, de heer Dekker zelf is, om inderdaad ook deel te nemen aan die werkgroep Burgerparticipatie. Dan zet u stuur op de gewenste uitkomst wat betreft het al dan niet voort blijven bestaan van de referendumverordening.

De **VOORZITTER**: Uw deelname wordt op prijs gesteld, meneer Dekker. Wellicht nog een reactie?

De heer **DEKKER** (FvD): Het is wel hartverwarmend, voorzitter, dat er zo'n geweldig hoge prijs wordt gesteld op onze bijdrage in die commissie. Ik ben alleen zo, ja, toch bezorgd dat wij er niet de meerderheid zullen hebben. Dus hoe waardevol onze inbreng ook zal zijn, het zal niet doorslaggevend kunnen zijn, in ieder geval niet getalsmatig. En dat is toch een risico, zal ik maar zeggen.

De **VOORZITTER**: Dan een interruptie van Statenlid De Weerdt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Eerder een verduidelijkende vraag. Want ik hoor de heer Dekker een keer spreken over ‘het bestuur lijkt er alles aan te doen om argumenten aan te dragen om een referendumaanvraag te stoppen’ en ‘we zien helemaal niet vaak dat verordeningen opnieuw ingetrokken worden’. Ik wil graag iets scherp hebben: trekt u nou de professionaliteit van de ambtenaren hier in twijfel? Dat gevoel kreeg ik heel eventjes. Misschien een paar woorden erover.

De heer **DEKKER** (FvD): Ja, voorzitter, ik zou willen zeggen: integendeel. De ambtenaren voelen aan waar de voorkeur ligt van het bestuur en laten zich, zoals ambtenaren betaamt, inzetten in de richting die gewenst wordt.

De **VOORZITTER**: Toch nog een vervolgvraag op dit punt, denk ik, van Statenlid De Weerdt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Even een bedankje die hij het in ieder geval heeft kunnen verhelderen. Ik wilde even een naar beeld uit de lucht halen. Dank je wel.

De **VOORZITTER**: Dan kijk ik even naar de heer Dekker.

De heer **DEKKER** (FvD): Mijn betoog is afgerond.

De **VOORZITTER**: Heel mooi. Dan gaan we door naar de heer Van den Berg van JA21.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dank u wel, voorzitter. Dames en heren, vandaag staan we voor de keuze die onze verbintenis met transparantie en democratie in onze provincie zal bepalen. Vandaag ligt de vraag voor of hij een democratisch middel, een middel van directe democratie, buiten werking willen stellen: het referendum. En ik vraag u: is er iemand onder ons die niet wil dat onze overheid transparant is? En is er iemand die niet gelooft dat een volksvertegenwoordiger moet handelen volgens de meerderheid in onze democratie?

Toch staan we hier vandaag, geconfronteerd met het voorstel om het referendum buiten werking te stellen. En beste mensen, dit doe mij denken aan een huwelijk. Je wordt ouder. Sommige mensen ervaren een wat terugtrekkende haargrens en je hebt je gebreken, je scheuren. Soms kan het zelfs tot een breuk leiden. Maar is het dan niet dat je elkaar moet versterken wanneer je tegenslagen tegenkomt? Ga je gelijk voor een scheiding of ga je met elkaar in gesprek en houd je elkaar vast? Moeten wij dit middel niet juist vasthouden en repareren in plaats van om het nu op te geven? Ja, er zijn technische gebreken. Dat erkent ook JA21. Wij hebben tenslotte niet voor niets een motie ingediend in juli 2023 met als titel Hernieuwde aandacht voor een uitvoerbaar referendum. Opmerkelijk genoeg stemden velen van jullie toen tegen dit voorstel. En daarmee zeg ik ook tegen de heer Becker van de BBB: als u de technische tekortkomingen van de referendumverordening zo schrijnend had gevonden, had u als Statenlid, de voornaamste eigenaar van deze referendumverordening, al eerder een voorstel kunnen indienen ter verbetering. Kortom, gebruiken sommigen dit niet als een excuus om het referendum de nek om te draaien?

En aan degenen die op de laatste vraag 'ja' hebben geantwoord, wil ik het volgende zeggen: dien een initiatiefvoorstel in om het referendum op te heffen. Beken dan maar kleur en wees transparant over wat je wil richting onze inwoners. En als u vandaag het referendum wil blokkeren, niet om technische redenen, maar om ideologische, dan bezigt u de lelijkste vorm van politiek.

Waarom, vraag ik Gedeputeerde Staten, is de Referendumcommissie niet gehoord?

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja, dank u wel. U houdt altijd van grote woorden. Het ging namelijk even over of we wel of niet de democratie gingen afschaffen, of weet ik veel wat. Nou ja, nog net niet zo groot, maar dat is de volgende stap, denk ik. En vervolgens doet u een aantal insinuaties. Want ik heb net, volgens mij, oprecht een betoog gehouden waarom wij denken dat de verordening – want veel groter maak ik het niet – die niet werkt, dat we die tijdelijk terugtrekken om werkend te maken. En vervolgens komt u met allerlei- Ja, gooit u dingen in de lucht als 'nou, maar als mensen dat niet echt bedoelen' of 'als ze dit menen' of 'als ze dat'. Zou het niet gewoon kunnen zijn dat ik daar, en dat andere mensen hier, gewoon zeggen wat ze vinden en oprecht gewoon vinden dat er een referendumverordening is die niet werkt en gewoon beter gemaakt moet worden of dat er misschien naar een alternatief gezocht moet worden. Ik vind het zo'n vervelende manier van politiek bedrijven als u, zonder dat u man en paard noemt, insinueert alsof hier mensen met verkeerde intenties politiek bedrijven. Ik heb niet de indruk dat u met verkeerde intenties politiek bedrijft; doet u dat dan ook niet andersom.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dank, voorzitter. Laat mij gelijk even duidelijk zijn naar de heer Leerink, want ik heb net een bijzonder prettig debat met hem gevoerd en ik wil helemaal niet dit soort dingen zeggen over meneer Leerink. Dus als dat zo is overgekomen, nou, natuurlijk mijn oprechte excuses. En over de democratie afschaffen: absoluut niet. Ik denk dat we hier juist vandaag staan voor een democratisch middel wat juist de democratie zou moeten versterken. Dus ook dat wil ik niet doen. Maar ik stelde wel de vraag aan de mensen die dit middel nu buiten werking willen stellen vanwege ideologische overtuigingen, dus niet om de technische, zoals ik het gesprek had met u, ja, dan denk ik dat je fout bezig bent. Dan denk ik dat als je het referendum wilt afschaffen: dat mag, ook dat is democratie. Dan doe je dat met een initiatiefvoorstel en dan blijft het voor iedereen transparant. En dan scheiden we ook het technische met het ideologische. En nogmaals, voor dat laatste: alle respect als mensen dat vinden.

De **VOORZITTER**: Dat is een opvatting daarover, waarvoor dank. Maar mevrouw Van der Helm heeft een vraag, wellicht over iets anders.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Nee, ik ga me aansluiten ook bij de collega van de PvdA, de heer Leerink, over de grote woorden. Want kijk, referendum, dat zegt de heer Van den Berg, dat is een middel om de democratie te verhogen. 50PLUS is ook voor burgerparticipatie. 50PLUS heeft ook de motie toen vorig jaar gesteund. Dat wij nu zeggen van, het is duidelijk dat deze verordening niet werkt. Dus wil ik best wel komen met een initiatiefvoorstel. Is niet nodig. Het ligt nu voor in stemming: doen we het wel of doen we het

niet? Doen we het met een aanpassing? Maar u moet het niet laten voorkomen alsof de rest hier in het huis niet voor democratische middelen is.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank, voorzitter. Ik denk dat meneer Leerink en ik het ondertussen al aardig hebben bijgelegd, dacht ik zo aan te voelen. En over wat u zegt over, ja, dat u de motie heeft gesteund: dank daarvoor. Maar ik denk dat we wel met elkaar moeten constateren, beste mensen, dat als wij sinds die motie negen maanden verder zijn, dat het risico op een nieuw aan te vragen referendum kennelijk wel te behappen viel, want we hebben nu nog maar – wat hebben we – zeven maanden tot het einde van het jaar? Dat is minder dan dat we tot een nieuwe referendumverordening kunnen komen dan de negen maanden die achter ons liggen. Dus dat schetst toch wel mijn verbazing.

De heer **BECKER** (BBB): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik heb in mijn bijdrage al gezegd dat de BBB voor een referendum is. Alleen, dan moet het wel kloppen allemaal. Ik hoor u zeggen elke keer: we stoppen met het referendum, bijna. Terwijl het een tijdelijke buiten werking stelling is van het referendum om hem beter te maken dan die was, omdat het juridisch niet klopt. Daar kunt u toch niet tegen zijn?

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Nee, zeker, voorzitter, ik denk dat ik dat helemaal met u eens ben. Daarom snap ik ook niet waarom u vorig jaar niet ons voorstel steunde om juist dit te bereiken, want dat is toch precies wat u zegt?

De heer **BECKER** (BBB): Die grammofoonplaat heb ik al drie keer gehoord nu. Het gaat erom, het is een tijdelijke buitendienststelling om het beter te maken. En dat is ook in uw belang als u voor een referendum bent, lijkt mij. En nu kunt u elke keer dezelfde vragen gaan stellen en elke keer dezelfde argumenten gebruiken, maar het gaat om een tijdelijke situatie die we zo snel mogelijk moeten herstellen. Daar gaat het doen.

De **VOORZITTER**: Meneer Van den Berg, de situatie vraagt om het rond te maken. Kunt u dat doen?

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Zeker, ik zal even een ander bandje opzetten. Maar ik denk dat we met elkaar kunnen werken aan een nieuwe referendumverordening. Dat ben ik helemaal met u eens. Maar dan denk ik dat we niet, juist als u voorstander bent van het referendum, het risico moeten lopen dat we na vandaag het referendum nooit meer terugzien. Dus ik hoop dat u het voorstel zult steunen om er dan in op te nemen dat de werkgroep Burgerparticipatie met een referendumverordening moet terugkomen. Dan hebben we zekerheid over dit prachtige middel.

De **VOORZITTER**: Ik had de hoop dat de heer Becker niet meer hoefde terug te komen, maar dan toch nog even kort op dit punt en dan stoppen we er ook echt even mee.

De heer **BECKER** (BBB): Ja, ik weet niet wat er aan de hand is, maar het schijnt niet door te komen dat het nog steeds tijdelijk is. U zegt, u doet de suggestie, dat hij niet meer terugkomt, maar waar blijkt het uit? We hebben juist gezegd: we gaan hem tijdelijk buitendienststellen om hem beter te maken. Dus hij komt gewoon terug. En als het niet zo zou zijn, dan spreken we elkaar hier weer.

De **VOORZITTER**: De heer Becker over zijn standpunt. Dan kort nog even de heer Van den Berg.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, ik hoop dat ik het duidelijk kan maken, voorzitter, maar ik hoop dat u wel de voordracht heeft gelezen en het ontwerpbesluit waarin staat genoemd “om terug te komen met al dan niet een uitvoerbare referendumverordening”. Dat stukje tekst, dat houdt nou juist de mogelijkheid open om met iets heel anders te komen. Noem het co-creatie.

De **VOORZITTER**: Ik stel voor dat u doorgaat met uw betoog.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dank u wel, voorzitter. Even kijken. Waarom, vraag ik aan Gedeputeerde Staten, is de Referendumcommissie niet gehoord op dit punt? En waarom worden

hun adviezen niet opgevolgd? Waarom negeren we hun aanbod om te werken aan een verbeterde referendumverordening alvorens haar buiten werking te stellen?

Laten we even terugkijken naar de periode 2019-2023. We hadden twee referendumverzoeken over de afstandsnormen voor windturbines. Dit veroorzaakte, op zijn zachtst gezegd, onrust bij partijen zoals GroenLinks en bij de PvdA en vele anderen. Het referendum tegenhouden op politieke gronden ten opzichte van technische, dat werd toen ook niet gemeden. Zo hadden we het toch niet bedoeld? En even als aanvulling, voordat ik meneer Leerink hoor denken: wij waren het als partij niet eens met de overwegingen over de spoedeisendheid en de dringende provinciale belangen. Dit was overduidelijk en het werd ook in het debat gebezigd door een aantal partijen, waaronder D66, dat dit referendum werd tegengehouden, omdat het belang van de energietransitie belangrijker werd geacht dan onze provinciale democratie. Dus dan heb ik dat ook gelijk maar even rechtgezet. Aan Gedeputeerde Staten vraag ik ook: waar staat geschreven wanneer een referendum volgens onze verordening eindigt? Is onze Referendumcommissie niet nog steeds actief? En zo ja, waarom dan dit overhaaste besluit om de verordening buiten werking te stellen? Vanochtend werd in het Presidium nog duidelijk gemaakt dat de Referendumcommissie dit jaar nog betaald actief was en zou ophouden te bestaan na de rechtsgang in april. Waar staat dit genoemd in de referendumverordening? Ik heb een aantal moties om dit gestalte te geven.

En dan begin ik even bij de motie met als titel: Mandatering Referendumcommissie voor herziening referendumverordening. Die is ingediend met de Partij voor de Dieren, de Partij voor de Vrijheid en Forum voor Democratie. Die heeft het volgende dictum. Roept Provinciale Staten op een tijdelijk projectteam op te richten met de leden van de Referendumcommissie met als specifieke opdracht het doorvoeren van de benodigde verbeteringen aan de referendumverordening, de leden van dit projectteam te voorzien van de benodigde autorisaties en middelen om deze taak effectief uit te voeren, de opdracht aan de werkgroep Burgerparticipatie voor het onderzoeken van alternatieven en verbeteringen aan de referendumverordening over te dragen aan dit team en Provinciale Staten periodiek te informeren over de voortgang van de herziening.

Dan is die voor de voorzitter.

Motie 36-13 mei 2024
Mandatering referendumcommissie voor herziening referendumverordening

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:
- *De leden van de Referendumcommissie hebben aangeboden om een constructieve bijdrage te leveren aan een verbeterde versie van de referendumverordening.*

Overwegende dat:
- *De expertise en ervaring van de leden van de Referendumcommissie optimaal benut kunnen worden om een efficiënte en effectieve verordening tot stand te brengen;*
- *De Werkgroep Burgerparticipatie mogelijk overlappende werkzaamheden zou uitvoeren die al door de leden van de Referendumcommissie kunnen worden afgedekt.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:
- *Een (tijdelijk) projectteam op te richten met de (leden van de) Referendumcommissie met als specifieke opdracht het doorvoeren van de benodigde verbeteringen aan de referendumverordening;*
- *De leden van dit projectteam te voorzien van de benodigde autorisaties en middelen om deze taak effectief uit te voeren;*
- *De opdracht aan de Werkgroep Burgerparticipatie voor het onderzoeken van alternatieven en verbeteringen aan de referendumverordening over te dragen aan dit team;*
- *Provinciale Staten periodiek te informeren over de voortgang van de herziening.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Ondertekening: Daniël van den Berg (JA21), Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren), Ilse Bezaan (PVV) en Ralf Dekker (FvD).

De **VOORZITTER**: En dan zie ik dat deze in tweevoud is aangeleverd en ondertekend, één versie, en maakt hij onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Mooi. Als de Referendumcommissie nou toch actief blijkt te zijn, dan is deze motie uiteraard overbodig.

Dan is de tweede Betrek de Referendumcommissie bij de werkgroep Burgerparticipatie, ingediend met dezelfde partijen. Die roept Provinciale Staten op de werkgroep Burgerparticipatie de opdracht mee te geven om de leden van de Referendumcommissie en hun expertise actief te betrekken bij hun werkzaamheden, de eerder uitgebrachte adviezen en aanbevelingen van de Referendumcommissie als leidraad te nemen bij het onderzoeken van de verbeteringen voor de referendumvorming, en drie: Provinciale Staten na elke samenkomst van de werkgroep Burgerparticipatie te informeren over de wijze waarop de samenwerking tussen de werkgroep Burgerparticipatie en de Referendumcommissie, of leden van, wordt vormgegeven en over de voortgang van de werkzaamheden tot de afronding van het proces.

Motie 37-13 mei 2024
Betrek de Referendumcommissie bij de Werkgroep Burgerparticipatie

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:

- *Gedeputeerde Staten een Werkgroep Burgerparticipatie hebben voorgesteld om alternatieven voor de huidige referendumverordening te onderzoeken;*
- *De Referendumcommissie waardevolle expertise en ervaring heeft en in het verleden constructieve adviezen heeft aangeboden met betrekking tot de referendumverordening.*

Overwegende dat:

- *Het betrekken van de kennis, deskundigheid en adviezen van de Referendumcommissie in de werkzaamheden van de werkgroep Burgerparticipatie de kwaliteit en uitvoerbaarheid van de nieuwe verordening kan verbeteren;*
- *Het essentieel is dat alle relevante partijen betrokken worden bij het herzieningsproces om een breed gedragen en zorgvuldig opgestelde verordening te waarborgen.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *De Werkgroep Burgerparticipatie de opdracht mee te geven om de leden van de Referendumcommissie en hun expertise actief te betrekken bij hun werkzaamheden;*
- *De (eerder uitgebrachte) adviezen en aanbevelingen van de Referendumcommissie als leidraad te nemen bij het onderzoeken van de verbeteringen voor de referendumverordening.*
- *Provinciale Staten na elke samenkomst van de Werkgroep Burgerparticipatie te informeren over de wijze waarop de samenwerking tussen de Werkgroep*
- *Burgerparticipatie en de Referendumcommissie wordt vormgegeven en over de voortgang van de werkzaamheden, tot de afronding van het proces.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Ondertekening: Daniël van den Berg JA21), Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren), Ilse Bezaan (PVV) en Ralf Dekker (FvD).

De **VOORZITTER**: Ja, en ook deze motie is in tweevoud aangeleverd, waarvan eenmaal ondertekend, en maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dank u wel.

Dan de derde motie, ingediend met dezelfde partijen: Informatievoorziening over de voortgang van de referendumverordening. Voor deze hoop ik eigenlijk wel op het meeste draagvlak. Roept Provinciale Staten op de werkgroep Burgerparticipatie, wanneer die dan toch de opdracht krijgen, de opdracht mee te geven om Provinciale Staten te informeren over de voortgang na elke samenkomst van de werkgroep Burgerparticipatie tot de afronding van het proces, en gaan over tot de orde van de dag.

Motie 38-13 mei 2024
Informatievoorziening over de voortgang van de Referendumverordening

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:

- *Gedeputeerde Staten hebben voorgesteld een Werkgroep Burgerparticipatie te vragen alternatieven te onderzoeken voor de huidige referendumverordening.*

Overwegende dat:

- *Het instrument referendum tot de afronding van deze werkzaamheden niet te benutten valt voor onze inwoners;*
- *Het essentieel is dat Provinciale Staten regelmatig en tijdig worden geïnformeerd over de voortgang van de werkzaamheden om betrokkenheid en transparantie te waarborgen.*

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- *De Werkgroep Burgerparticipatie de opdracht mee te geven om Provinciale Staten te informeren over de voortgang na elke samenkomst van de Werkgroep Burgerparticipatie, tot de afronding van het proces.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Ondertekening: Daniël van den Berg JA21), Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren), Ilse Bezaan (PVV) en Ralf Dekker.

De **VOORZITTER**: Ja, en ook deze motie is in tweevoud aangeleverd, waarvan eenmaal ondertekend en maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Voordat u doorgaat een interruptie van Statenlid Gielen.

Statenlid **GIELEN** (GL): Ja, voorzitter, ik had daar toch een vraag over. Heeft de heer Van den Berg echt zo weinig vertrouwen in de werkgroep Burgerparticipatie, vraag ik mij af bij deze motie.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Nee, ik heb niet per se geen vertrouwen in de werkgroep Burgerparticipatie. Ik zit er namelijk zelf ook in. Maar ik vind het een niet-geschikt middel om te komen tot dit soort verbetering. Ik bedoel, het referendum, mensen, is een instrument van Provinciale Staten. Dat is van ons. En als wij zeggen dat het beter moet, dan kunnen wij het ook beter doen. En we zitten hier met 55 Statenleden. Daar kunnen we dan met zijn allen over beslissen wat er dan goed is en wat niet. En dat is denk ik veel transparanter en overzichtelijker dan dat te doen in een werkgroep. Bovenal, dat wil ik erbij gezegd hebben, de Referendumcommissie is betrokken om hun expertise en hun deskundigheid. Daar zijn ze op uitgezocht. Wie kan het beter bedenken dan deze mensen?

De **VOORZITTER**: Statenlid Gielen met een vervolgopmerking of -vraag.

Statenlid **GIELEN** (GL): Ja, voorzitter, het gaat mij eigenlijk nog veel meer over het elke keer informeren van Provinciale Staten. Als wij met elkaar besluiten dat wij een werkgroep instellen om die burgerparticipatie, en in dit geval met deze voordracht ook de herziening van de referendumvorming, eens even goed onder de loep te nemen en daarmee aan de slag te gaan en bijna alle partijen hier zijn daar vertegenwoordigd, de heer Van den Berg maakt daar zelf deel van uit, dan moeten we toch niet keer op keer ook nog eens in een commissie Bestuur, ook nog eens hier in de Staten, dat debat opnieuw willen gaan voeren? Dat wordt toch een soort gekke controlerende taak van onszelf? Is de heer Van den Berg dat niet met mij eens?

De **VOORZITTER**: De heer Van den Berg, deelt u dat standpunt?

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, ook aan dit huwelijk wil ik graag werken, maar zo heb ik het niet bedoeld, Statenlid Gielen. Nee, ik heb bedoeld, ik zat eerst met een maandelijkse terugkoppeling. Maar ik denk, ja, dat is onzinnig, want voor hetzelfde geld hebben ze elke drie maanden een bijeenkomst. Van mijn part sturen ze even een appje in de fractievoorzittersapp, die nog moeten worden opgericht. Ik noem maar wat. Maar het hoeft niet elke maand in de commissie behandeld te worden. Dat lijkt me inderdaad ook, ja, overbodig en onzinnig. Dat moeten we niet doen. Ik hoop dat het dat verduidelijkt.

De **VOORZITTER**: Het lijkt erop dat de vorm van communicatie nog even nader uitgediept moet worden, wellicht voor de stemming over deze motie. Maar de heer Klein heeft eerst nog een vraag of een opmerking.

De heer **KLEIN** (CU): Ja, nou ja, ten eerste over een appje in de fractievoorzittersapp. Ik denk dat we toch hechten aan transparantie in de besluitvorming, ook in de communicatie. Dus het lijkt me dat het gewoon via de publiek toegankelijke wegen gaat en dat we dat niet gaan verbergen in app-groepjes, maar dat zal vast een 'slip of the tongue' zijn geweest. Waar ik vooral benieuwd naar ben: waarom wilt u nu de werkgroep Inwonersparticipatie onder curatele stellen en daarnaast de werkgroep, de Referendumcommissie, die bestaat uit niet-leden van de Staten, bijna autonomie geven in het voorstellen van besluiten over wat wij moeten gaan doen?

De **VOORZITTER**: Kunt u dit duiden, meneer Van den Berg?

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Jazeker, voorzitter, dat wilde ik hierna ook wel gaan doen, dat ik een systeempje heb gemaakt om het af te pellen. Dat ik begin bij, wat ons betreft, het beste voorstel en dan steeds verder naar uiteindelijk tot de werkgroep Burgerparticipatie, die dit toch wel gaat doen, maar dan wel met het mandaat van nou, betrek die Referendumcommissie. En over die Referendumcommissie, kijk, dat zijn mensen die in het verleden ook hebben aangetoond, in oktober 2022 en ook in maart dit jaar, deskundige adviezen te schrijven over wat beter kan. Ik heb ook gesproken met de voorzitter van die Referendumcommissie en gevraagd of het nog haalbaar is om het nog dit jaar vernieuwd op te leveren, en dat kunnen zij. En dat wil ik trouwens nog wel even toevoegen dan: wij als Provinciale Staten gaan natuurlijk over hun advies. Wij kunnen zelf besluiten of we dat wel doen of dat niet doen of we dat aangepast zien, maar zij hebben wel de expertise. En het zou zonde zijn om die niet te gebruiken.

De **VOORZITTER**: De heer Klein nog een reactie.

De heer **KLEIN** (CU): Zou het dan niet veel logischer zijn om gewoon de werkgroep te vragen: betrek ook experts bij jullie oordeel als jullie een integraal plan gaan maken over hoe we inwonersparticipatie beter vorm kunnen geven?

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ik hoor steun voor onze motie, voorzitter, want daar zit er eentje tussen die dat betoogt.

De **VOORZITTER**: Mooi. Dan wachten we het af en dan kunt u verder gaan met uw betoog.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank, voorzitter. Wat ik al zei, we zijn hem aan het aan het afpellen. Maar wat ons betreft is het amendement wat ik wil indienen de meest ideale situatie. Die zegt eigenlijk het volgende, met als titel Behoud en verbetering referendumvorming, ingediend met de Partij voor de Dieren, PVV en Forum voor Democratie. Die zegt dat het eerste besluitpunt moet komen te vervallen en dat is namelijk de Referendumverordening Noord-Holland 2018 tijdelijk buiten werking te stellen. En dan punt twee te vervangen door "De leden van de Referendumcommissie op te dragen nog in 2024 een integraal advies, eventueel in de vorm van een geheel herziene provinciale referendumverordening, aan te bieden aan Provinciale Staten, en gaan over tot de orde van de dag.

Amendement 5-13 mei 2024
Behoud en verbetering Referendumverordening

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:

- *Er een voordracht ligt om de huidige referendumverordening tijdelijk buiten werking te stellen.*

Overwegende dat:

- *Het van cruciaal belang is om de mogelijkheid van referenda beschikbaar te houden als middel voor burgerparticipatie;*
- *Er directe verbeteringen mogelijk en noodzakelijk zijn om de efficiëntie en toepasbaarheid van de verordening te verzekeren.*

Besluit:
"1. De Referendumverordening Noord-Holland 2018 tijdelijk buiten werking te stellen;"

Te laten vervallen.

En besluiten
"2. Aan de werkgroep burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en met een voorstel te komen."

Te vervangen door:

"De (leden van de) Referendumcommissie op te dragen nog in 2024 een integraal advies, eventueel in de vorm van een geheel herziene provinciale referendumverordening, aan te bieden aan Provinciale Staten.";

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Ondertekening: Daniël van den Berg JA21), Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren), Ilse Bezaan (PVV) en Ralf Dekker (FvD).

Toelichting
Op 01-03-2024 hebben de secretaris en de voorzitter van de Referendumcommissie een advies uitgebracht aan Gedeputeerde- en Provinciale Staten waarin het aanbod wordt gedaan om nog in 2024 een integraal advies, eventueel in de vorm van een geheel herziene provinciale referendumverordening, aan te bieden.

De **VOORZITTER**: En dit amendement is in tweevoud aangeleverd, waarvan één keer ondertekend, en maakt daarmee onderdeel uit van de beraadslagingen. Vervolgt u uw betoog.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank u, voorzitter. Overigens voor het laatste voorstel, ik denk dat we als we zoiets willen, dan kunnen we volgens mij prima tot consensus komen over hoe we dat precies inrichten, maar de strekking is hopelijk wel duidelijk bij deze.

Ik ga naar mijn afronding. Goed, voorzitter. Het is de trend van deze tijd. Het lijkt soms wel dat alles wat niet perfect is zomaar even af te schrijven. Maar is dat wat we willen zijn? Geven we het op, gooien we het weg, zodra er een uitdaging is? Nee, beste mensen, dat is niet hoe we de problemen moeten aanpakken. We moeten werken aan herstel en dus niet aan afbreuk. Beste mensen, laten we er staan voor onze verordeningen. Ze zijn niet perfect, en wij hebben de taken deze te verbeteren. Als we dat doen, dan kunnen we onze democratie versterken. Ik roep iedereen hierop om de waarde van het referendum te herkennen en de voorgestelde buitenwerkinstelling af te wijzen. En zo niet, wees dan duidelijk, als dat je overtuiging is, en dien een initiatiefnota in tot het opheffen van het referendum. Dat is tenminste nog te volgen voor onze inwoners. Ik dank u wel.

De **VOORZITTER**: En daarmee is uw bijdrage aan zijn einde gekomen en gaan wij door naar mevrouw Bezaan van de PVV.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Meneer de voorzitter, vandaag bespreken we in dit huis, het moge inmiddels wel duidelijk zijn, het voorstel om de referendumverordening tijdelijk buiten werking te stellen, omdat er een aantal technische mangemeenten zouden zijn. De PVV is altijd een warm pleitbezorger geweest van de verordening voor het raadgevend referendum en referenda in het algemeen. Hoewel een raadgevend referendum alleen een adviserend karakter heeft, is het een uiterst waardevol, aanvullend instrument om de representatieve democratie scherp te houden. Wat de PVV betreft moet dan ook gewaakt worden dat, wanneer de verordening tijdelijk buiten werking wordt gesteld, deze niet meer terugkomt. Hoewel de commissaris tijdens de commissievergadering aangaf dat het tijdelijk buiten werking stellen van de verordening geen opzet is om de verordening geheel te laten verdwijnen, lijkt de formulering “al dan niet in de vorm van een uitvoerende referendumverordening” in deelbesluit twee toch iets anders te suggereren.

Voorzitter, laten we eerlijk zijn: de reputatie van de provincie Noord-Holland voor wat betreft referenda is nou niet bepaald vlekkeloos te noemen. Ik doel daarmee natuurlijk op de twee referendaverzoeken die in de vorige Statenperiode op discutabele gronden werden afgewezen. Het spoedeisende karakter, zeg ik tegen Statenlid De Weerdt van Volt. Wat de PVV betreft zou de verordening van kracht moeten blijven. Dat geeft tevens het duidelijke signaal aan onze burgers dat Provinciale Staten het raadgevend referendum zeer serieus nemen, terwijl alles op alles wordt gezet om zo snel mogelijk met een werkende referendumverordening te komen. Dat zijn wij aan onze inwoners verplicht. De PVV-fractie dient dan ook het amendement van JA21, waarin het tijdelijk buiten werking stellen van de verordening wordt geschrapt en de leden van de Referendumcommissie worden opgedragen om nog in 2024 met een integraal advies te komen, mede in. Dat zou ook in de vorm van een geheel herziene provinciale referendumvorming kunnen zijn. De leden van de Referendumcommissie hebben juridische en technische kennis van zaken, waardoor het raadzaam is om hen een belangrijke rol te geven. Daarom dient onze fractie ook de motie van JA21 met de titels: Mandatering Referendumcommissie voor herziening referendumverordening en Betrek de Referendumcommissie bij de werkgroep Burgerparticipatie mede in. Mocht de referendumverordening vandaag onverhoopt toch buiten werking worden gesteld, tijdelijk dan, zeggen ze, dan zou de PVV graag zien dat nog binnen dit kalenderjaar door de werkgroep Burgerparticipatie bevindingen en voorstellen worden gepresenteerd om de referendumverordening te verbeteren. Onze fractie dient daarom ook de motie van JA21 met de titel Termijn afronding werkzaamheden werkgroep Burgerparticipatie mede in.

Voorzitter, de PVV hoopt dat wij vandaag als Staten niet weer een donker hoofdstuk schrijven op het gebied van referenda, maar dat wij aan onze burgers laten zien dat wij hen serieus nemen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. En dan gaan wij door naar de volgende bijdrage en die komt van de heer Hollebeek van de Partij voor de Dieren.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, voorzitter, waarvoor dank. Ja, het is in de commissie natuurlijk al naar voren gekomen: “al dan niet”, en dat is eigenlijk wel hetgeen waar het wat mij betreft vandaag over zou moeten gaan, want ik vind dat nog steeds een pijnlijke frase. ‘Pijnlijk’ in meerdere opzichten. Ten eerste omdat deze formulering eigenlijk zoiets uitstraalt van: nou ja, als het gebeurt, dan is het leuk; als het niet gebeurt, ja, dan maakt het ook allemaal niet zoveel uit. En we hebben in de commissie ook duidelijk dat naar voren gebracht. Er leek daar ook wel een voorkeur te zijn voor een iets andere definitie in plaats van dat “al dan niet”. En dan niet een dwingend advies, maar we hebben een beetje opgezocht van, hoe kunnen we nou gaan vragen- Het gaat ook niet om het vertrouwen in de werkgroep. Het gaat hier om een voordracht. Er ligt een voordracht waarin iets gevraagd wordt. Dus volgens mij moeten we daar een amendement op indienen als we daar iets willen veranderen.

In de voordracht wordt gezegd “al dan niet” – ga ik weer – dat er weer een nieuwe referendumverordening mogelijk moet zijn. We hebben inderdaad gevraagd of dat iets- ‘Dwingender’ wil ik niet zeggen, maar iets meer de voorkeur uitgesproken kan worden voor een instrument dat door ons, als Provinciale Staten, is ingesteld. Daar leek toen, zoals gezegd, een meerderheid voor te zijn, met de handen op elkaar. Ik begrijp nu, vanuit het coalitieoverleg, dat dat niet meer het geval is. Dat vind ik heel jammer, want ik vind dat ook pijnlijk, omdat we daardoor nu een hele stortvloed aan moties en dingen over ons heen krijgen die we eigenlijk met zo'n heel kleine wijziging hadden kunnen voorkomen. Daar had denk ik iedereen het vertrouwen in gehad dat in ieder geval in de voordacht had gestaan van nou, jongens, kijk nou alsjeblieft eventjes positief naar het instrument referendum en of we dat in de benen zouden kunnen houden. Dan had de formulering voor iedereen, denk ik, wat meer ruimte geboden om daar tevreden mee te zijn en hadden we ons een hoop gedoe kunnen besparen. Dus dat vind ik nog steeds hartstikke jammer. Dat is eigenlijk ook de reden dat wij ons genoodzaakt hebben gevonden een aantal moties en amendementen van JA21, die wat ons betreft eigenlijk niet nodig hadden hoeven zijn, dus toch mede in te dienen. Dus dat hebben we gedaan, omdat er oprechte zorgen zijn. We hebben oprechte zorgen dat met de manier waarop het nu gaat de deur wordt opengezet voor het laten verdwijnen van het referendum. En ik moet zeggen dat ik heel erg blij was met de inbreng van de heer Becker, want hij geeft dus hier onomwonden aan dat in ieder geval de BBB er alles aan wil doen om in ieder geval te kijken of dat referendum wel mogelijk in welke vorm dan ook terug zou moeten komen. Daar word ik al een stuk gelukkiger van dan van

wat ik in de voordracht lees. Dus nou ja, hoera. Er zit in ieder geval wat verbetering in, maar ik had dat graag gewoon zwart op wit gezien. De PvdA lijkt ook wel wat ruimte te geven om te zeggen: nou ja, wij vinden dat referendum toch eigenlijk wel belangrijk. Dus we gaan ook volgen hoe deze partijen in het vervolg omgaan met vragen en voorstellen over het referendum, want het referendum is wat ons betreft niet zaligmakend en niet het enige goede of beste instrument. En sorry, Statenlid De Weerdt, die discussie wil ik niet met uw aangaan, want er zijn verschillende vormen van burgerparticipatie en er zijn wellicht instrumenten die in bepaalde situaties en op andere momenten ook inderdaad beter zijn, daar geef ik u gelijk in. Maar een referendum is inderdaad, en daar moet ik met de heer Dekker meegaan, wel iets anders. Het is iets anders dan andere vormen van burgerparticipatie, omdat het- Nou ja, ik wilde het woord 'noodrem' niet gebruiken, want dat is niet geheel de stijl van onze partij, maar misschien wel dat het een middel is die de betrokkenheid enorm verhoogt. Want je kunt nog zoveel groepen bij elkaar roepen in kleine zaaltjes en met elkaar vergaderen, hartstikke goed, belangrijk, maar je krijgt toch altijd, wat wij noemen, de 'usual suspects'. En bij een referendum zie je toch altijd dat er meer maatschappelijke aandacht is en meer betrokkenheid. Het is bijvoorbeeld een heel mooi instrument om misschien gelijktijdig met een andere verkiezing – bij ons zou een Provinciale Staten en Waterschapverkiezing daarvoor ideaal zijn – om ook de opkomst van de verkiezingen te bevorderen en ook het geluid van de democratie wat breder in onze provincie te laten landen. Want onze democratie, waar ik enorm trots op ben, ligt de laatste jaren best wel een beetje onder vuur. En een referendum is wel een middel wat de betrokkenheid van de burgers in ieder geval kan verhogen. Daarbij – en dat heb ik ook in een interruptie gezegd – is het echt niet zo dat een referendum altijd platgeslagen moet worden op 'wil je dat het gras groen is of dat het gras blauw is', want zo is het niet. En ook al wil je dat het gras blauw is, dan gaan we nog niet met stenen gooien in Noord-Holland. Dat wilde ik even gezegd hebben. Dus jammer dat we dat niet hebben kunnen doen. Dat heeft geleid tot een heleboel moties en amendementen en gedoe. Dus als verbindende persoon, zoals ik mezelf toch wel een beetje zie binnen deze Staten, heb ik wel gedestilleerd vanuit de commissie dat er behoefte is aan een soort van termijn. Ik begrijp wel dat ik daarmee de werkgroep ook wel een beetje in verlegenheid breng. Maar ik merkte wel inderdaad dat er in de commissie breed draagvlak is om toch- En dat is omdat deze maatregel toch echt tijdelijk is. Het opschorten van iets, van een instrument dat door ons als Staten is vastgesteld, heeft een tijdelijk karakter en daar moet je ook zeggen van: ja, maar tot dan en niet verder. Dus Ik kan me voorstellen dat Statenlid De Weerdt straks in zijn rol met de pet voorzitter commissie bezwaar kan lopen oproepen en ik wil ook daar heel goed naar luisteren of het wel of niet haalbaar is, maar vanuit de commissie gedestilleerd heb ik toch een amendement opgesteld, waarin het volgende gevraagd wordt. Ik ga het dictum voorlezen, en nu heb ik mijn bril niet bij me. Dus ik moet een beetje afstand nemen. Besluiten in bovengenoemd ontwerpbesluit besluitpunt twee aan de werkgroep Burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een uitvoerbare referendumverordening, te onderzoeken en met een voorstel te komen, te vervangen door twee, aan de werkgroep Burgparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een uitvoerbare referendumverordening, te onderzoeken en uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025 met een voorstel te komen. Dus dat was het. Die is voor u, meneer de voorzitter. Deze is, dat zal u niet verbazen, mede ingediend door de fractie van JA21.

Amendement 6-13 mei 2024
Referendumverordening uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025 met een voorstel komen

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Besluit:
Besluitpunt 2
"2. Aan de werkgroep burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en met een voorstel te komen"

Te vervangen door

"2. Aan de werkgroep burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025 met een voorstel te komen."

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren) en Daniël van den Berg (JA21).

Toelichting
Het buiten werking stellen van de Referendumverordening is een maatregel die in intentie van tijdelijk aard is. Daarom is het gewenst dat de werkgroep burgerparticipatie uiterlijk binnen een jaar met een advies komt over een (uitvoerbare) referendumverordening.

De **VOORZITTER**: Hij is, zie ik, in tweevoud ingediend, waarvan een ondertekend en maakt daarmee onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Dus resumerend, we hadden graag in het voorstel gezien, in de voordracht gezien, dat er iets meer enthousiasme richting het behoud van het referendum uitgesproken was geworden. We hopen dat het alsnog iets in die richting is. Mocht dat niet zo worden, niet zo komen, dan gaan we er in ieder geval vanuit dat de partijen, die hier hebben aangegeven zich hard te maken voor het referendum, dat in het vervolg ook zullen doen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank, de heer Hollebeek, voor zijn bijdrage. En dan gaan wij door naar de bijdrage van Statenlid Gielen van GroenLinks.

Statenlid **GIELEN** (GL): Ja, voorzitter, dank u wel. Veel is al gezegd. Maar de huidige referendumverordening functioneert onvoldoende en er zijn technische gebreken. Dat maakt de verordening op dit moment moeilijk uitvoerbaar. En daarom, om erger te voorkomen dus ook eigenlijk, attendeert GS ons erop dat het verstandig zou zijn om de verordening tijdelijk in te trekken. In de commissie hebben wij al aangegeven dat ons dat ook verstandig lijkt, want die mogelijkheid nu openlaten, terwijl de verordening niet functioneert, lijkt ons niet zo wenselijk. We vinden het heel goed dat de werkgroep Burgerparticipatie gaat kijken naar alternatieven, al dan niet in de vorm van een referendumverordening. Wat ons betreft is dat ook een prima formulering, want de werkgroep is ook al aan de slag en bijna alle partijen nemen daar al aan deel. Daarom lijkt het ons goed om die werkgroep juist die maximale vrijheid te geven om nou echt te kijken naar één alternatief, meerdere alternatieven, hoe een referendumverordening en welke referenda daar dan ook onderdeel van uit kunnen maken: we laten die discussie graag aan de werkgroep.

Wel kunnen we ons vinden in de opmerking om daar wel een termijn aan te koppelen. Volgens mij is dat ook wel een breed gedeelde wens. Ik moet zeggen dat ik benieuwd ben zo meteen ook naar werkgroepvoorzitter De Weerdt en zijn bevindingen over wat voor termijn dat dan zou moeten zijn. Ik kan namelijk het amendement van de Partij voor de Dieren daarover wel volgen van dat eerste kwartaal, omdat dat iets is wat in die commissie naar voren kwam. Tegelijkertijd, als de werkgroep aangeeft van 'nou, we hebben wat langer nodig', dan is dat iets waar wij ook nog over nadenken. Dus ik ben benieuwd naar wat Statenlid De Weerdt daar straks nog over gaat zeggen.

De **VOORZITTER**: Maar voordat we daar zijn, eerst mevrouw Bezaan van de PVV.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Ja, dank u wel, meneer de voorzitter. Ja, u heeft een heel verhaal gehouden. Mijn interruptie gaat om een gedeelte aan het begin van uw verhaal, moet ik eerlijk zeggen. U geeft aan dat u het tijdelijk buiten werking stellen steunt. Dat kan ik me op zich voorstellen. Ik kan me ook herinneren dat u tijdens de commissievergadering stelde dat, wat u betreft, de verordening daarna niet meer terugkomt. Klopt dat?

De **VOORZITTER**: Statenlid Gielen, klopt dat?

Statenlid **GIELEN** (GL): Nee, dat heb ik niet op die manier gezegd.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Zou ik u dan mogen vragen om te herhalen wat u dan wel gezegd heeft?

Statenlid **GIELEN** (GL): Wat ik in de commissie gezegd heb, is dat wij juist de ruimte aan de werkgroep willen openlaten om met eventueel een nieuwe verordening terug te komen. Wat ik daarbij toen ook gezegd heb, is dat omdat wij ons kunnen voorstellen dat dat niet per se een binair referendum hoeft te zijn. Het kan ook bijvoorbeeld een multi-optie referendum met a-b-c zijn of een andere vorm. Ik heb juist gezegd: wij maken daar nu nog geen keuze over, we laten dat aan de werkgroep en we laten alle opties open. Dus dat heb ik gezegd in die commissie. Toen hebben we daar inderdaad ook al een heel debat over gevoerd, juist om dat te verduidelijken van, wat wordt daar nou precies bedoeld? Maar wij zeggen vrij absoluut niet dat het niet terug moet komen. We laten alle opties open. We geven dat vertrouwen aan de werkgroep om daarmee aan de slag te gaan. Dat is wat wij zeggen.

De **VOORZITTER**: En daarmee is de vraag voldoende opgehelderd en komt de heer Mülder van D66.

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u wel voor het woord. Ik sla juist aan op uw punt van maximale vrijheid. Want dat brengt mij juist bij mijn soort van- Mijn angst is juist dat die maximale vrijheid ervoor zorgt dat er of niks komt of dat er inderdaad bijvoorbeeld, als u zegt- Want u zegt 'ik voel wat voor die deadline, om die toch eventjes te stellen'. Wat gebeurt er nou op het moment dat de werkgroep er op dat moment niet uitkomt?

Statenlid **GIELEN** (GL): Ja, van wat-als-vragen ben ik niet zo heel erg meestal. Maar ik kan mij goed voorstellen dat, als wij onszelf een streefdatum geven en we halen onze eigen streefdatum niet, dat dat dan niet betekent dat we er maar mee stoppen, maar dat we tegen onszelf zeggen: nou, sorry, dat hadden we wat sneller moeten doen, maar we gaan nu nog even door. Dus volgens mij hoeft in principe, als we die deadline niet halen, dat geen consequenties voor het proces te hebben, maar geeft het ons een goede stok achter de deur om die deadline nou juist wel te stellen.

De heer **MÜLDER** (D66): Ik schrik toch wel, omdat u zegt: ik hou niet van de wat-als-vraag. We zijn hier met beslissingen bezig die gevolgen hebben en ik hoop dat we die met zijn allen proberen te overzien, van waar we hier voorstemmen, dat het een gevolg heeft. We pakken nu een vorm van participatie van onze inwoners af, want we stellen iets buiten werking. We zeggen: goh, dit stellen we even buiten werking. Wat is het gevolg als er nu niet binnen de deadline een nieuw voorstel komt?

Statenlid **GIELEN** (GL): Ja, voorzitter, ter verduidelijking: ik zeg 'ik hou niet van die wat-als-vraag', omdat volgens mij, als wij hier met elkaar een termijn stellen, we ook het vertrouwen moeten hebben in die werkgroep dat dat gewoon gaat lukken binnen die termijn. Dus ik ga ervan uit dat, als we die straks stellen, die werkgroep er alles aan gaat doen om dat gewoon te halen. Ik ben het met u eens dat we die gevolgen ook moeten overzien. Ik durf wel de inschatting te maken dat, mochten we onverhoopt die termijn niet gaan halen, dat we dan, nou ja, nog net even iets langer nemen om het af te maken. Maar het lijkt mij, als we hier zo meteen met elkaar een termijn stellen, dat dat gewoon gaat lukken.

De **VOORZITTER**: En daarmee een bevredigend antwoord en kunt u uw betoog vervolgen.

Statenlid **GIELEN** (GL): Ik was klaar, voorzitter. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dan doe ik u daar in ieder geval voor danken en dan gaan we door naar de heer Klein. Hoe, toch niet, toch niet. Een laatkomer. Maar de heer Van den Berg krijgt alsnog de gelegenheid.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dank u wel, voorzitter. Ik zat even terug te kijken in de notulen van de vorige vergadering van de commissie Bestuur. Daarin zie ik toch wel echt heel duidelijk staan dat u zei van, nou – even kijken – de terugkomst van het referendum is wat u betreft een mogelijkheid, maar geen definitie gegeven. En u zegt alleen maar dat u er anders in staat en dat wat u betreft gekeken moet worden naar andere vormen en dat het niet per se referenda hoeven te zijn. Dus ik kan er wat dat betreft vanuit gaan dat we aansturen op een referendumverordening die terugkomt of ook die nooit meer kan terugkomen?

De **VOORZITTER**: Toch nog enige duiding. Statenlid Gielen.

Statenlid **GIELEN** (GL): Ja, voorzitter, volgens mij zijn de woorden, zoals ik die van mijzelf terug hoor uit de commissie klip en klaar. Het is inderdaad een mogelijkheid dat het referendum terugkomt, wat ons betreft. Die keuze moet in die werkgroep gemaakt worden. Dus ja, ik weet niet zo goed wat ik daar verder nog aan kan verduidelijken. Het lijkt mij helder.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dank u, voorzitter. Wat ik er vooral uit wil horen, is dat als wij zo meteen wellicht komen tot een niet-uitvoerbare referendumverordening dit niet de weg is en niet het proces is hoe we daar zouden moeten komen. Ik denk dat we moeten gaan voor een referendumverordening die werkt. En als u het referendum zou willen afschaffen, dan dient u een initiatiefvoorstel in. Bent u dat met mij eens?

De **VOORZITTER**: Meneer Van den Berg, u heeft dit punt ook gemaakt in uw bijdrage. Dus ik ga een reactie toestaan, maar daarna gaan we ook door.

Statenlid **GIELEN** (GL): Ja, voorzitter, ik ben dat met de heer Van den Berg eens, want dat is ook helemaal niet mijn intentie. We schorten het referendum nu op, omdat er technische mankementen zijn. Dat is wat wij hier doen. We gaan in de werkgroep Burgerparticipatie alternatieven onderzoeken. Daar staan wij volledig achter. Als mijn woorden op enige manier daarover onduidelijkheid hebben gegeven, dan bij deze nogmaals. Zoals de tekst in de voordracht staat, is eigenlijk precies de insteek zoals wij die hebben.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. Dan gaan we naar de heer Hollebeek.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, waarvoor dank, voorzitter. Ik was aan het luisteren en ik dacht van nou, een goed verhaal, Statenlid Gielen. En toen schrok ik heel erg, want stelt mevrouw Gielen nou dat de werkgroep er over gaat of er wel of geen referendum terugkomt? Daar gaan wij als Staten toch over?

De **VOORZITTER**: Statenlid Gielen, nog wat nuance.

Statenlid **GIELEN** (GL): Ja, de werkgroep is een afvaardiging van de Staten en de werkgroep zal met een voorstel komen en dat zal dan besproken worden in een commissie Bestuur en dan stemmen we hierover als Staten. Ik denk dat dat is hoe het gaat. Maar het Reglement van Orde kan u misschien ook verder helpen met dit soort vragen.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Nou, u stelde het zojuist anders.

De **VOORZITTER**: Meneer Hollebeek, u krijgt het woord van mij om nog een verduidelijking te vragen op dit punt.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Excuses, voorzitter. Statenlid Gielen, dank u wel voor het antwoord. U stelde het zojuist iets anders, dus ik ben blij dat u dat nu even genuanceerd heeft.

De **VOORZITTER**: Mooi.

Statenlid **GIELEN** (GL): Ik help de heer Hollebeek graag nog altijd even op weg en dan laat ik het daarbij.

De **VOORZITTER**: Heel goed. Dan gaan wij door naar de heer Klein van de ChristenUnie.

De heer **KLEIN** (CU): Ja, dank u wel voor het woord, meneer de voorzitter. Na de afwijzing door PS van het referendumverzoek ingediend door de Stichting Windalarm hebben wij als ChristenUnie al gesuggereerd om de huidige referendumverordening buiten werking te stellen en na te denken over verbeteringen. Het hele proces rondom de twee verzoeken die we hebben gehad, hebben immers laten zien dat er te veel onduidelijkheid is rondom de procedure, te veel ruimte is voor politieke afwegingen en dit alles heeft geleid tot heel veel frustratie bij alle betrokkenen. Wij

willen GS danken dat zij ook hebben gekeken naar de uitvoerbaarheid van de referendumverordening. Wij zijn het dan ook geheel eens met het voorliggende voorstel om de verordening nu tijdelijk buiten werking te stellen.

Wij kunnen ons ook goed vinden in het voorstel om de werkgroep Inwonersparticipatie te vragen na te denken over de plek die het referendum heeft in het betrekken van inwoners bij het provinciale beleid. We vinden het ook prima om daar een termijn aan te koppelen. We hebben heel veel termijnen langs horen komen. Het is op zich jammer dat het niet van tevoren is afgestemd, maar we horen graag van de partijen die amendementen daarover hebben ingediend en de voorzitter van de werkgroep wat de consensus wordt over een haalbare termijn.

Wat ons betreft gaat het te ver om nu al op te nemen dat de uitkomst bij voorkeur een nieuwe referendumverordening moet zijn. De ChristenUnie is immers nog niet overtuigd dat een referendum voldoende toegevoegde waarde heeft. Wij vertrouwen erop dat de werkgroep, met hulp van experts waar nodig, een goed advies kan formuleren over onze complete set van instrumenten om burgers bij beleid te betrekken. En het lijkt ons daarbij niet verstandig om op voorhand al een deel van de besluitvorming te mandateren aan een externe commissie. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank voor uw bijdrage, meneer Klein. En dan gaan wij door met de heer Mülder van D66.

De heer **MÜLDER** (D66): Voorzitter, dank u wel. Ik begin even met dat ik iets leuks nieuws heb gehoord. De BBB heeft net een prachtig hartstochtelijk betoog gehouden voor wetten die kloppen. Dus daar hoop ik dan op, ook in de komende tijd. En ook geen kritiek als wetten bij toetsing dus niet blijken te kloppen. Maar dat is niet mijn inbreng voor dit agendapunt.

Voorzitter, D66 is in de commissie al duidelijk geweest over het voorliggende voorstel. Wat ons betreft is participatie vooraf altijd de beste manier. Maar het referendum kan ook nog een noodrem zijn en daarvoor ook goed dienstdoen. Wij verbazen ons wel een beetje over het feit dat deze fouten nu pas worden ontdekt en nu pas voorliggen. Hoe kan het zijn dat dit nu pas is ontdekt?

Voorzitter, het buiten werking stellen van de verordening is naar onze smaak wel eigenlijk een heel slecht idee. Mij is geleerd om nooit schoenen weg te gooien voor je nieuwe hebt. Als we nu een aantal juristen aan het werk gaan zetten, kunnen we toch voor de kerst gewoon een aangepast voorstel hebben? Het gaat hier namelijk niet om de intentie van de verordening, het gaat om de techniek van de verordening.

D66 vindt het amendement van de Partij voor de Dieren dan ook niet ver genoeg gaan om tot een goede, nieuwe referendumverordening te komen. D66 is van mening dat ons college heel goed in staat is om de problemen van de verordening te fixen en de realistische deadline kan halen. Laten we het aan de professionals laten die ook hebben aangegeven waar de fouten liggen en niet aan ons, lekenbestuur, want dat zijn we toch. Want met alle respect, ook de werkgroep Inwonersparticipatie zal deze technische problemen niet perfect kunnen oplossen. Daarom dienen wij het volgende amendement in. Besluitpunt twee, aan de werkgroep Burgerparticipatie te vragen om alternatieven al dan niet in de vorm van een uitvoerbaar referendumverordening te onderzoeken en met een voorstel te komen, te vervangen door: twee, aan Gedeputeerde Staten op te dragen om alternatieven, waaronder bij voorkeur een uitvoerbare referendumverordening, te onderzoeken en uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025 met een voorstel te komen. Tot zover.

Amendement 7-13 mei 2024
Technisch-juridische aanpassing referendumverordening

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Constaterende dat:

- *De opdracht aan de Statenwerkgroep inwonerparticipatie gegeven wordt.*

Overwegende dat:

- *De werkgroep bestaat uit Staten- en commissieleden die dat naast hun drukke bestaan doen;*
- *De inwoners van Noord-Holland gebaat zijn bij een referendumverordening die snel weer ingesteld wordt, werkbaar is en juridisch houdbaar.*

Besluit:
Besluitpunt 2:
"2. Aan de werkgroep burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en met een voorstel te komen."

Vervangen door:

"2. Aan Gedeputeerde Staten op te dragen om alternatieven, waaronder bij voorkeur een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025 met een voorstel te komen."

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Sijmen Mülder (D66).

De **VOORZITTER**: En u heeft het amendement ook bij u, mag ik aannemen. Ik enkelvoud, zie ik. Mag ik hem in tweevoud?

De heer **MÜLDER** (D66): Ik heb er nog eentje.

De **VOORZITTER**: Nou, kijk. U vraagt, wij draaien. Waarvan dank. Waarvan één ondertekend en daarmee maakt deze onderdeel uit van de beraadslagingen. En gaan wij door met de interruptie van Statenlid Gielen op uw bijdrage.

Statenlid **GIELEN** (GL): Het is een verduidelijkende vraag eigenlijk, want dit amendement overvalt mij een beetje. Het was mij nog niet bekend. Maar bent u het niet met ons eens dat de referendumverordening nou juist een instrument van Provinciale Staten is en niet van GS? Dus dan is het toch een beetje raar als we dat onderzoek helemaal uit handen geven, terwijl we zelf zo'n mooie werkgroep hebben?

De **VOORZITTER**: Deelt u dat standpunt, meneer Mülder?

De heer **MÜLDER** (D66): Het gaat, zoals ik heb kunnen lezen, slechts om technische wijzigingen die gewoon kunnen worden opgelost door mensen die ook hebben aangedragen dat hier de fouten in zaten. Dus ik zie niet zo per se in waarom we dan volledig terug moeten gaan naar de tekentafel.

De **VOORZITTER**: Gaat u, ik wou zeggen, verder met uw betoog? Maar wellicht komt er toch eerst nog een interruptie van Statenlid De Weerdt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, van Maik de Weerdt met de pet op van Volt in deze. Kijk, een van de knelpunten zijn ook de uitzonderingsgronden. De verordening heeft enorm veel baat om de uitzonderingsgronden wat concreter te maken. Daar liggen ongelooflijk veel politieke vraagstukken onder. Is het dan ook niet zinvol om dat te bespreken met politici en het niet over te laten aan juristen. Bent u dat met mij eens?

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u wel, meneer. Ja, zeker, dat lijkt me een heel goed idee. Daarom komen ze ook met een voorstel waar we dan hierover gaan discussiëren. En het leuke is, er zit een college hier naast mij. Die heeft ook meestal steun van de collegepartijen die ooit een coalitie zijn aangegaan. Dus waarschijnlijk is daarmee al afgestemd. Dus dan komt er ook waarschijnlijk iets uit waar we nog de politieke discussie over gaan hebben. Dat is precies hetzelfde toch als het voorstel komt vanuit de werkgroep?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dat lijkt mij dus inderdaad ook als dat het hetzelfde is als het wordt besproken in de werkgroep. Dus dan zou ik zeggen: waarom niet gewoon lekker in de werkgroep?

De heer **MÜLDER** (D66): Mooi. Dank u dat u mij dat nog even vraagt. Dank u wel voor het woord. Recentelijk hebben we vanuit het Presidium nog een groepje Statenleden op pad gestuurd met één opdracht, om daar op die avond even uit te komen. Dat ging om het vormen van een commissie. Toen hebben ze uiteindelijk die avond die opdracht terug moeten geven en hebben we op de mail moeten vaststellen dat we het dan maar anders zouden gaan doen, want dan zouden we iedereen maar in die commissie gooien, omdat de betreft mijn Statenleden er niet uit gingen komen. Dat vond ik eigenlijk een beetje beschamend. Het gaat hier om een belangrijk instrument. Een instrument dat niet van ons alleen is, maar het is ook van inwoners. Dus op het moment dat je dit afneemt of dat je het buiten werking stelt, dan wil ik dat er eigenlijk zo snel mogelijk een vervanging voor komt. Ik zie het risico dat deze commissie er niet uit gaat komen en dat we dan op dat moment nog steeds met een probleem zitten, en dat wil ik voorkomen. Ik hoop dat dat zo duidelijk is.

De **VOORZITTER**: En dat was het einde van uw betoog, vermoed ik, daarmee. Waarvoor dank. En dan gaan wij door naar de inbreng van mevrouw Van der Helm van 50PLUS.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Dank u, voorzitter. 50PLUS heeft burgerparticipatie hoog in het vaandel staan. Laten we daarmee beginnen. Dat de werkgroep vanuit de Staten in deze periode gewoon formeert, dat vinden wij een goed initiatief. We zijn daar voorstander van, vooral ook omdat we met zijn allen erin kunnen participeren. Dat er in 2018 op initiatief van toen de Staten een referendumverordening is ontstaan, vinden we een mooi instrument, zeker voor de inwoners. Alleen 50PLUS is daar geen voorstander van. Maar nu komt het dilemma. De referendumverordening is er en vertoont een aantal technische mankementen, zoals ik het een beetje heb samengevat. En wij zijn vóór communicatie met onze inwoners, niet alleen via de media, maar ook digitaal. En we zijn er natuurlijk ook voor dat er initiatieven vanuit de Staten met deze inwoners, met deze burgers, mede wordt vormgegeven. En nu is de vraag: vinden we dat deze verordening stand moet houden? We zijn er geen voorstander van. Dus ook wij zullen met dit voorstel meegaan om die tijdelijk buiten werking te zetten. Maar het houdt niet in dat we tegen een referendumverordening zijn. Daar wil ik het bij laten.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. En dan gaan we door naar de inbreng van mevrouw Koning van het CDA.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Dank u wel, voorzitter. Wij stemmen in met het besluit om de verordening tijdelijk buiten werking te stellen en de werkgroep Burgerparticipatie te vragen met alternatieven te komen. Zoals in het voorstel ook staat, hoeft wat ons betreft er niet uit te komen dat we de referendumverordening aanpassen en weer in werking laten treden. Wij zijn geen voorstander van de referendumverordening. Nu niet. En wij waren dat ook zes jaar geleden niet. Waar partijen zes jaar geleden stonden te juichen bij de invoering van de verordening, zien we nu ook dat er wat realisme daar is ingedaald over het nut en de uitvoering van de verordening. We merkten tijdens de commissiebespreking dat ook andere partijen hun twijfels hebben bij het aanpassen van de verordening. En we zien dan ook graag dat de werkgroep eerst met een advies komt over alternatieven voor burgerparticipatie, voordat we aan de slag gaan met het aanpassen van de verordening.

De **VOORZITTER**: Daar heeft u een interruptie op van de heer Van den Berg.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dank u wel, voorzitter. Ik hoop dat u nu begrijpt waar wij bang voor waren, want ik hoor het hier al terug uit het CDA dat jullie tegen het referendum zijn en daarom dit als een goede kans zien om dat ook helemaal te stoppen. Dat hoor ik toch?

De **VOORZITTER**: Kunt u dat verhelderen, mevrouw Koning?

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Ja. Het CDA is voor burgerparticipatie, maar wij zien het liever op andere manieren dan via een referendum. Maar daar zijn partijen natuurlijk verschillend in. Dit is onze mening.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, voorzitter, maar dat is toch een absurde manier om dat zo door deze Staten te loodsen? Waarom heeft u dan geen initiatiefvoorstel ingediend om die referendumverordening af te schaffen? Dat kan zo niet, toch?

De **VOORZITTER**: Kunt u daarop reflecteren, mevrouw Koning?

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Volgens mij kan dat heel goed. Toen de referendumverordening werd ingesteld, waren wij tegen.

De **VOORZITTER**: Neemt u kennis van het standpunt, meneer Van den Berg, of heeft u nog een laatste vraag?

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, als laatste, voorzitter. Ik weet niet wat ik hoor. Ik vind dit een heel bijzondere gang zaken. Ik heb respect voor uw standpunt dat u tegen referenda bent, dat mag. Maar het meest ordentelijk en transparant naar onze inwoners, naar onze hele provincie, is om dan gewoon een voorstel in te dienen om het af te schaffen, en niet via deze manier, want dat valt alleen voor ons te volgen en voor niemand anders.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Ik begrijp u niet helemaal. Kijk, de meerderheid komt met dit voorstel. Wij geven dus gewoon aan wat onze mening is. Dus ik denk dat wij heel transparant zijn. Dus ik begrijp niet wat u mij zou verwijten.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Nou, verwijt is misschien een groot woord, voorzitter. Maar volgens mij gaat het er hier om of de huidige referendumverordening werkbaar is of niet en of we die al dan niet willen laten herstellen en de manier waarop we die willen laten herstellen, laat ik het zo zeggen. Dus mevrouw Koning-Hoeve gaat hier toch niet over of we voor of tegen een referendum zijn? Daar heeft meneer Van den Berg toch lijk in? Daar zou een ander moment voor zijn. Het gaat nu toch om: hoe gaan we met die tijdelijke opschorting om?

De **VOORZITTER**: Nog een laatste reflectie van mevrouw Koning.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Ja, nog één keer duidelijk: wij hebben de referendumverordening nooit goed werkbaar gevonden en wij vinden nu het voorstel wat er nu ligt, dat er in de werkgroep gekeken wordt naar andere mogelijkheden, een goed voorstel.

De **VOORZITTER**: Daarmee bent u uw bijdrage beëindigd, zie ik, en gaan we door naar de volgende bijdrage van de heer Terwal van de VVD.

De heer **TERWAL** (VVD): Ja, voorzitter, dank u wel voor het woord. Het voordeel van bijna als laatste hier mogen staan – want volgens mij is alleen mevrouw Alberts van de SP nog – is dat mijn voorgangers al het nodige hebben gezegd. Dus veel hoef ik niet te herhalen.

De VVD volstaat dan ook met een korte inbreng. Mijn fractie dankt allereerst Gedeputeerde Staten voor de heldere voordracht waarin zij ons, als Provinciale Staten, adviseren – niks meer, niks minder – om de referendumvorming buiten werking te stellen, omdat dit nu een technisch en juridisch ondeugdelijke verordening is. Voorzitter, ik wilde hier een autoverhuurbedrijf als metafoor gebruiken, maar rekening houdend met mijn zeer gewaardeerde coalitiepartner GroenLinks vond ik het passende om het beeld op te roepen van een fietsvuurbedrijf.

De winkeldeur van het fietsvuurbedrijf klingelt en daar komen de heer Van den Berg van JA21, de heer Hollebeek van Partij voor de Dieren en mevrouw Bezaan van de PVV als indieners van het amendement Behoud referendumverordening de winkel binnengestapt. “Een tandem graag met een stevige bagagedrager”, want gedrieën willen ze een participatietochtje maken. De fietsverhuurder maakt het drietal al snel duidelijk dat hij nog één exemplaar heeft staan, het referendum genaamd, waarvan helaas de achterband lek is, de ketting eraf ligt en de remmen het

niet doen. De vraag is nu of het drietal wijselijk de tandem laat staan in het belang van henzelf en de overige verkeersdeelnemers – lees: inwoners van Noord-Holland – en daarmee hun amendement intrekken of toch op dit barrel stappen met ongelukken tot gevolg.

De **VOORZITTER**: Dat gaat de heer Van den Berg u vertellen.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ik heb eigenlijk maar één vraag, voorzitter: wie gaat op de bagagedrager?

De **VOORZITTER**: Nou, meneer Terwal, was u zover uitgedacht in uw voorbeeld?

De heer **TERWAL** (VVD): Voorzitter, dank. Ik had een eerdere tekst hier liggen. Toen had ik namelijk over het stel Hollebeek en mevrouw Bezaan met een kinderzitje voor de heer Van den Berg. Maar ik dacht: misschien is dat niet helemaal passend, alhoewel u wel de jongste van het drietal bent.

De **VOORZITTER**: We gaan kijken of de heer Hollebeek de kern van de zaak weer terug kan pakken.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Jammer: hij heeft het door. Nee. Ja, ik heb eigenlijk één vraag aan de heer Terwal. Het is hartstikke leuk om zo'n voorbeeld te noemen. Maar in dit geval zou het erom gaan dat er een niet-deugdelijke fiets is en die fiets kan gerepareerd worden, prima. Het is ook niet het punt van het pleidooi wat ik hier heb gehouden. Zou u het betreffende fietsverhuurbedrijf dan adviseren om nooit meer een nieuwe fiets te kopen om te verhuren?

De heer **TERWAL** (VVD): Ik kom daar in mijn verdere inbreng nog op terug, meneer Hollebeek. Dus die houdt u tegoed, als cliffhanger. Ik zie wat verontwaardiging bij mevrouw Alberts, dat zij niet in dit verhaal genoemd wordt. Misschien kom ik daar nog op. Nee.

Voorzitter, wat betreft het tweede amendement van Partij voor de Dieren en JA21, onduidelijk in het eerste kwartaal van 2024- Of 2025 moet ik zeggen, met een voorstel voor een goede burgerparticipatie te komen, al dan niet in de vorm van een uitvoerbare referendumverordening, daar kan de VVD waarschijnlijk wel mee instemmen. Een jaar lijkt ons een redelijke termijn – ik blijf toch nog even in de metafoor van het fietsverhuurbedrijf – voor de fietsenmaker, Statenlid De Weerdt, om de band te plakken en de ketting en de remmen te repareren. Mocht dit tegen die tijd niet haalbaar blijken, dan kan de werkgroep Burgerparticipatie ons als Staten met enige onderbouwing laten weten iets langer de tijd nodig te hebben, waar mijn fractie dan uiteraard welwillend naar zal kijken. Dus ik ben ook even benieuwd hoe die twee amendementen van de heer Hollebeek over het eerste kwartaal 2025 en het amendement van Statenlid De Weerdt van Volt voor de begroting van 2026, hoe die misschien toch in elkaar geschoven kunnen worden.

Maar dan, voorzitter, en misschien loop ik hiermee op de uitkomst vooruit, maar dat is ook dan in antwoord op de heer Hollebeek: ja, betwijfelt de VVD zeer of de dan gerepareerde fiets alsnog lekker doortrapt en dat er toch niet moet worden gezocht naar vervoersmiddel dat de inwonersparticipatie echt verder kan brengen dan een tweedimensionaal referendum, waarin alle nuances die wij als provinciale volksvertegenwoordigers horen mee te wegen, versimpeld worden tot slechts een ‘ja’ of een ‘nee’. Mijn fractie wenst dan ook de werkgroep Burgerparticipatie onder de bezielende leiding van Statenlid De Weerdt hierin veel wijsheid toe en verwijst hierbij – laatste zin, voorzitter – naar het coalitieakkoord, waarin mooie suggesties staan opgenomen over burgerberaden, burgerpanels of een vorm van co-creatie.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Dank u wel, voorzitter. Ja, ik wil toch ook aan de heer Terwal de vraag stellen of hij er bekend mee is dat er ook referenda bestaan die verdergaan dan louter een ‘ja’ of een ‘nee’. Ik hoor dit van meerdere mensen, maar ik kan u toch verzekeren, en ik wil u ook wel wat toesturen, dat er echt wel andere voorbeelden bestaan. Er wordt wel heel makkelijk aan voorbijgegaan.

De heer **TERWAL** (VVD): Ja, dank, voorzitter. Dan vrees ik toch dat ik hetzelfde antwoord ga geven als Statenlid De Weerdt. Namelijk, dat de referenda die wij, als VVD, voorbij zien komen,

echt heel tweedimensionaal zijn in een ‘ja’ of een ‘nee’. En ik wil toch ook de mensen die hier hartstochtelijk pleiten voor een referendum eraan helpen herinneren. In mijn mooie Amsterdam zijn er in het verleden twee referenda geweest. Eén ging over de bouw van IJburg. Daar is toen destijds door een meerderheid tegengestemd. De uitslag was uiteindelijk niet bindend, omdat de opkomstdrempel niet werd gehaald. Moet u zich voorstellen, in de huidige tijd van woningnood, dat IJburg er niet had gelegen. Een ander referendum is geweest de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Mensen hebben toen tegengestemd, om begrijpelijke redenen, want ja, ik zit toch die komende jaren wel in die puinhoop wat de bouwwerkzaamheden betreft. Terwijl we, volgens mij, nu mogen constateren dat nu die Noord/Zuidlijn er ligt, dit natuurlijk een fantastisch middel is om snel van noord naar zuid te komen en dit waarschijnlijk nog voor de komende honderd jaar, zo niet honderdvijftig jaar ligt, als prachtig vervoersmiddel. Dus ja, ik zou toch wat meer vanuit die wit-zwart tinten naar die grijstinten toe willen werken, die wij hier als Statenleden, volgens mij, heel goed met elkaar kunnen bediscussiëren en besluiten.

De **VOORZITTER**: Daar heeft de heer Mülder een vraag of opmerking over.

De heer **MÜLDER** (D66): Ja, toch even een opmerking dat dit beeld, wat nu hier wordt geschetst, niet helemaal klopt. In Amsterdam werken ze bijvoorbeeld al wel met een abc-formule. Ik heb zelf al twee keer mogen meestemmen in zo’n referendum, bijvoorbeeld over de herinrichting van de Elandsgracht. Dat was een prachtig referendum. Het ligt er nu prachtig bij. Dus om helemaal te zeggen dat er maar twee referenda zijn geweest die ooit verschrikkelijk zijn geweest: er zijn ook een aantal referenda geweest op lokaal stadsdeelniveau die perfect hebben gewerkt. Dus om het zo weg te zetten, vind ik een beetje makkelijk.

De **VOORZITTER**: En daar kunt u kennis van nemen, meneer Terwal.

De heer **TERWAL** (VVD): Nou, voorzitter, toch een reactie. Ik zeg ook niet dat dit de enige referenda in Amsterdam geweest zijn en dat er nooit referenda zijn geweest met meerdere opties. Ik geef alleen even aan hoe conserverend een referendum kan zijn. En dan noem ik inderdaad nog niet de voorbeelden van een Oekraïnereferendum. Volgens mij moeten we achteraf met schaamrood op de kaken bekennen dat het toch wel gênant was dat we daar toen eigenlijk tegen Oekraïne gezegd: joh, je hoort er niet helemaal bij in het veiligheidspact. En ook wat betreft de Brexit. Maar goed, al die overwegingen achterwege latend, denk ik wel dat het gewoon belangrijk is: wij zijn hier gekozen namens al die Noord-Hollanders, dat wij hier de beslissingen maken. Ik wil niet zeggen dat wij als VVD tegen inwonersparticipatie zijn, maar volgens mij zijn er heel mooie voorbeelden om mensen aan de voorkant mee te nemen. Ik kijk ook even de heer Olthof aan. Bij de onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland, dat is via een co-creatieproces tot stand gekomen. Daar word ik, en wordt mijn fractie, echt blij van, want dat is een waarlijke inwonersparticipatie.

De **VOORZITTER**: Dan tot slot de heer Hollebeek.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Dank u wel, voorzitter. Even een korte opmerking. Ik ben wel blij dat de heer Terwal het voorbeeld van de Noord/Zuidlijn noemt, want het voorbeeld wat hij aanhaalde over de fietsverhuurder impliceerde eigenlijk bijna dat hij de verhuurder zou aanraden om geen nieuwe fietsen meer uit te geven en te verhuren, maar om in te gaan zetten op de auto. En zo ken ik de VVD wel weer.

De heer **TERWAL** (VVD): Ook dit grapje zat in mijn vorige tekst, maar heb ik er maar uit gelaten, omwille van – nee, hoor – mijn gewaardeerde collega’s van GroenLinks. Ik moet altijd voorzichtig zijn met wat ik zeg.

De **VOORZITTER**: Waarvan akte. En de heer Van den Berg heeft daar nog een vraag of opmerking over.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, mijn kinderzitje. Maar ik wil wel even een punt rechtzetten over het Oekraïnereferendum, want volgens mij maakte u op dat vlak wel even een fout, want daar werd juist gewaarschuwd dat het een opmaat zal zijn naar lidmaatschap van de Europese Unie en dat is een heel belangrijke reden geweest dat mensen daar ook tegen hebben gestemd.

En kijk waar we nu staan met het kandidaat-lidmaatschap van de Europese Unie. Heeft u dat ook meegenomen?

De **VOORZITTER**: De heer Terwal over dit geopolitieke vraagstuk.

De heer **TERWAL** (VVD): Ja, voorzitter, u zegt het goed. Om nou niet helemaal weg te zakken in een discussie over alle geopolitieke ontwikkelingen, volgens mij voert dat te ver. Ik zou alleen de heer Van den Berg vriendelijk willen vragen om het amendement, samen ingediend met mevrouw Bezaan en de heer Hollebeek, in te trekken, want volgens mij hebben we hier toch met elkaar wel kunnen concluderen dat de referendumverordening, zoals die nu er ligt, een ondeugdelijk ding is. Wij denken er anders over, maar allebei hebben we natuurlijk de Noord-Hollander voor ogen. U wenst het beste voor die Noord-Hollander qua participatie met een referendum; wij doen dat op onze wijze. Maar wat u eigenlijk de Noord-Hollander geeft, is een kapot speelgoedje, een tol die niet meer draait. Wacht dan gewoon nog even waar de werkgroep Burgerparticipatie mee komt; waar u zelf ook in zit.

De **VOORZITTER**: Nou, meneer Van den Berg, nog één keer hierop.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dan rond ik inderdaad af. Maar ik kan het in ieder geval waarderen dat je altijd wel weet wat je aan de VVD hebt. Jullie zijn tegen referenda, en dat mag. Daar komen jullie ook gewoon voor uit. Maar desondanks zou ik er wel voor willen pleiten om nu te zeggen: we gaan voor een verbeterde referendumverordening. Ik ben het ook met u eens dat die tekortkomingen heeft. Maar het buiten werking stellen, dat lijkt me niet de weg. Dus ik hoop juist dat u ons daarin zal steunen.

De **VOORZITTER**: Meneer Terwal, gaat u verder met uw betoog.

De heer **TERWAL** (VVD): Nee, voorzitter, ik had al afgerond. Mijn laatste antwoord op de opmerking van de heer Van den Berg. Dit is ook juist de reden waarom wij onze gewaardeerde duo-commissielid Gaatze de Vries in de commissie hebben laten plaatsnemen. Hij zal daar ook alle argumenten met de overige commissieleden wisselen, waarom wij een referendum onwenselijk vinden. Maar uiteraard, en dat verwacht u ook van de VVD, zullen wij ook goed naar de argumenten luisteren van alle andere partijen die zeggen: nou, zo'n referendum zou misschien wel zijn waarde kunnen hebben. En laten we hopen dat er iets van een mooi samenspel uitkomt, wat op brede gedragenheid kan rekenen vanuit die commissie, zodat we inderdaad in ieder geval ervoor kunnen zorgen – want volgens mij is dat de basislijn die we hier allemaal hebben in de Staten – dat de Noord-Hollanders zich betrokken voelen bij het provinciale werk dat we doen en in ieder geval aan de voorkant worden meegenomen met heel veel mooie instrumenten die ook in het coalitieakkoord genoemd staan.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank, meneer Terwal. Dan gaan we door met de laatste, in ieder geval politiek gekleurde inbreng, namelijk die van mevrouw Alberts van de SP.

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Dank u wel, voorzitter. Ja, het is heel interessant, want dan wordt het toch bijna een discussie over 'willen we wel of geen referendum'. Ik refereer eventjes aan de uitslag van de stemming in oktober 2023 toen de Eerste Kamer volmondig 'ja' zei tegen een referendum. En als we hier rond gaan kijken in deze zaal, hebben wij veertig zetels die zeggen: doet u mij maar een referendum. Dus wat dat betreft hoeven we dus niet die discussie opnieuw te voeren, want als de partijen in de Eerste Kamer 'ja' zeggen, dan zou het raar zijn als je hier 'nee' zegt.

Nu heeft Noord-Holland ook een referendumverordening en de mogelijkheid tot een referendum, maar het hapert hier en daar.

De **VOORZITTER**: Ik geloof toch dat Statenlid De Weerdt daar een opmerking over wil plaatsen.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, klopt. Dat vind ik wel een beetje makkelijk. Bent u het ook niet met me eens dat al deze fracties hier zelfstandig gekozen politieke organen zijn, volksvertegenwoordigers die de Noord-Hollanders vertegenwoordigen en dat het te makkelijk

gezegd is dat we automatisch naar de pijpen van onze landelijke partijbesturen hoeven te dansen. Ik in ieder geval niet.

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Dat is misschien – dank u wel, voorzitter – het verschil tussen Volt en al die andere partijen. Dat zou kunnen. Maar ik kan me voorstellen dat, als je iets gemeenschappelijks afspreekt, dat je op alle lagen van de verschillende bestuursvormen datzelfde verkondigt. U dus niet, dat is duidelijk. Dan weten we ook weer wat we eraan hebben.

Ik zei dus: we hebben een verordening, maar het hapert hier en daar. Nu is het eigenlijk heel eenvoudig, want wij willen een referendum, en dan is het spreekwoord: waar een wil is, is een weg. Dan ga je dus zoeken naar de weg. En dan krijgen wij een voordracht vanuit GS. Eventjes voor de duidelijkheid, sommige zeiden: nee, het is aan PS. We krijgen een voordracht van GS om iets met die referendumverordening te doen. En nou struikelt een aantal partijen over twee termen. Dat is de term 'al dan niet' en het is de term 'tijdelijk'.

Nou, dan wil ik even bij die laatste stilstaan. Tijdelijk is eeuwig. Dat is een uitdrukking, die wordt al op verschillende plekken aangehaald, want als je niet weet wanneer het afgelopen is, kan tijdelijk tot in de eeuwigheid duren. Want elke keer als je vraagt: waar blijf je? Ja, we zijn nog bezig. Ja, nee, we zijn nog bezig, het duurt nog even. En zo allerlei om het maar vooruit te buldozeren. Dat betekent dus dat het wordt 'tijdelijk' niet in die voordracht moet staan.

Dan het verhaal van 'al dan niet een referendumverordening'. Het woordje 'niet' moet eruit, want we willen een referendumverordening. Eentje die werkt. En dus hebben wij hier een heleboel voorstellen voorgelegd gekregen om nou met die twee termen wat te doen. Dan ga ik iets doen, ik ga de commissaris toespreken en ik ga via de voorzitter aan de commissaris vragen: is het niet handig om op datgene wat in die voorstellen staat gewoon een toezegging te doen? Ik heb namelijk begrepen dat een toezegging hetzelfde is als een aangenomen motie. Dus doe die toezeggingen en ga aan de slag. Dan hebben we, volgens mij, binnen een jaar op zijn hoogst een nieuwe referendumverordening, eentje die werkt. Daar kun je van allerlei discussies over voeren, over weet ik veel, wat dan ook. Maar het is zo eenvoudig eigenlijk: repareer het. Dank u.

De **VOORZITTER**: Dank voor deze praktische advisering richting de commissaris. We gaan zo horen wat hij daar al dan niet van vindt. Maar voor ik dat doe, kijk ik even naar Statenlid De Weerdt met de vraag of hij nu vanuit zijn rol in de werkgroep een intervisie wil geven of dat hij eerst de reactie van het college wil betrekken. Ik zie een hand met een vinger, die wijst richting de commissaris. Dan check ik even bij de commissaris of hij gereed is voor zijn eerste termijn. Dat is het geval en is bij deze het woord aan de heer Van Dijk.

Eerste termijn Gedeputeerde Staten

De **COMMISSARIS VAN DE KONING**: Ja, ik sta hier denk ik zelfs meer als uw voorzitter dan als vertegenwoordig van GS, want laat even helder zijn: GS heeft gedaan wat ze horen te doen. Namelijk, als ze een onduidelijk instrument krijgen, waarvan ze zien dat het technisch niet voldragen is of, en zo heeft de rechter tot twee keer toe besloten, aan te geven dat de politiek in de Staten van Noord-Holland zelf dient aan te geven wat zij vinden als potage in het algemeen provinciaal belang, dat dan de verantwoordelijkheid terug wordt gelegd daar waar die hoort; namelijk bij u en niet bij GS. Dus heel blij dat ook de moties in ieder geval aangepast zijn naar aanleiding van de eerste.

Desalniettemin raad ik ze wel voor het grote deel af, want ik moet als uw voorzitter wel kijken naar de technische en de formele juistheid van de besluitvorming die wij nemen. Ik heb u een aantal keren 'commissie' en 'werkgroep' door elkaar horen halen. Volgens mij ging het merendeel over de werkgroep, de participatiewerkgroep. Een aantal keren is heel specifiek in het kader van de amendementen en de moties ook de Referendumcommissie genoemd. Maar die bestaat formeel niet meer. En de heer Van den Berg heeft daar vanochtend ook in het Presidium nog nader naar gevraagd. Overigens is onze verordening daar heel duidelijk over en ik zal dat er ook even bij halen. Want die Referendumcommissie wordt in het leven geroepen op het moment dat er een referendum start. Als die referendumcommissie in het leven geroepen, dan is die in het leven geroepen voor een technische rol. Dat betekent: er moet eerst een referendum zijn. Dus het is geen adviesorgaan. Dat de Referendumcommissie toch advies heeft uitgebracht, dat is ze te prijzen. Het is aan u wat u daarmee wil doen, maar het is niet de feitelijke rol en taak van de

Referendumcommissie. Dat betekent dus dat voor ieder referendum opnieuw de Referendumcommissie in het leven wordt geroepen. Dat is ook specifiek zo afgesproken. En het is ook niet handig als je een advies krijgt van een Referendumcommissie hangende procedure – want er liepen nog procedures, ook bij de rechter – om dan de adviezen tijdens de rit te gaan aanpassen in iets waarvan je niet weet hoe de rechter erover gaat beslissen. Dat is wat GS heeft gedaan. We hebben dus keurig de rechterlijke uitspraak afgewacht en hebben u voorzien van een advies over, waar naar ons idee, het technisch niet in orde is. Dat moeten we aanpassen. En bijvoorbeeld ook op het gebied van de burgerregistratie, zodat we met DigiD kunnen werken, zodat we het ook makkelijk maken voor onze inwoners om gemakkelijk deel te kunnen nemen aan een referendum. Maar heel belangrijk ook: het spoedeisende en provinciaal algemeen belang, daar moet goed naar gekeken worden. Dat is absoluut een discussie die thuishoort hier in deze Staten. Amsterdam, een paar keer aangehaald, heeft expliciet een aantal zaken uitgesloten van het referendum. Aan de voorkant zijn ze helder naar hun inwoners. En dat is eigenlijk wel heel fijn, want dan weet je dus daar waar de politiek zegt van, nee, dat is ons primaat; daar zijn wij, als volksvertegenwoordigers, voor gekozen. Dus ik moet helaas alle, in ieder geval vanuit de technische kant, aangeven, dat al die amendementen en moties, waarin die Referendumcommissie een rol wordt toegedicht- Dat wil niet zeggen, en de heer Klein heeft dat, denk ik, perfect aangegeven, dat de werkgroep participatie iedere expert naar zich toe kan halen die zij wil. Inclusief ook de ambtenaren van de provincie Noord-Holland als het gaat om de technische aanpassingen. In die zin, de opmerkingen van D66: natuurlijk, daar waar wij kunnen helpen, maar dan wel vanuit de helpende hand. Omdat het niet GS is die bepaalt, u bepaalt het instrumentarium.

Daar wil ik toch nog wel iets zeggen over vertrouwen. Dat zeg ik als ik uw voorzitter. Iedereen kan hier een dubbelfunctie hebben. Iedere Statenfractie hier heeft recht op zijn of haar mening en die hebben wij te respecteren. Daar hebben we naar te luisteren. U kunt het ermee oneens zijn. Maar gekozen in functies voor werkgroepen of andere zaken meer, leggen we ook een stukje vertrouwen. Ik vind dat we dat vertrouwen in elkaar moeten uitspreken; inclusief het vertrouwen naar uw eigen college en onze ambtenaren, want daar hoorde ik ook opmerkingen over. Daar stoor ik me aan, want die ambtenaren doen wat ze moeten doen. Niet omdat ze politiek iets moeten doen, maar omdat ze dit puur technisch- Want, dat heeft u gezien, al die technische zaken, daar is zit geen politiek aan. Waar de politiek begint, is op het moment dat het om uw spoedeisendheid gaat of uw groter provinciaal belang. Ik hecht eraan om dat te zeggen, want ik denk dat ook voor het vervolg, en als er reparaties gaan plaatsvinden van de tandemfiets of hoe je het ook wil noemen, dat het heel belangrijk is dat we daarmee aan de slag gaan.

Ik denk eerlijk gezegd, meneer de voorzitter, dat dit mijn inbreng is, omdat het merendeel van de vragen en ook de moties en amendementen die zijn ingediend, vooral ook gaan over hoe u daar als Staten naar kijkt en natuurlijk hoe Statenlid De Weerdt, als voorzitter van de werkgroep Burgerparticipatie daarmee om wil gaan, samen met de werkgroep. Ik hoop dat iedere fractie uit deze Staten ook deelneemt aan die werkgroep, omdat het belangrijk is op dit soort instrumenten te laten zien dat we dat in al haar facetten serieus nemen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Voordat we dit toneel verlaat: de heer Van den Berg met een opmerking of een vraag.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank u wel, voorzitter, ook voor het betoog. Ik heb enkel een verduidelijkende vraag, wat ik dan oprecht niet snap. Het gaat over dat autorisatiebesluit BRP. Ik heb vernomen dat dat bij gemeenten ook geen beletsel is om dan die gegevens te kunnen koppelen. Ik begrijp oprecht niet zo goed hoe dat dan wel het geval is bij Provinciale Staten.

De **COMMISSARIS VAN DE KONING**: Onze verordening dient aan een aantal vereisten te voldoen. En als die daaraan voldoet, dan zal de autorisatie opnieuw moeten worden aangevraagd. En ja, dan lijkt het me ook geen probleem. Maar zoals het technisch is uitgelegd, ja, moet die verordening daar wel aan voldoen. Daar vertrouw ik op het advies als dat is afgegeven. Het is natuurlijk doodzonde als wij straks een nieuwe verordening hebben en we moeten nog steeds met briefjes en papiertjes gaan werken, terwijl een DigiD eigenlijk veel idealer is en dat ook veel meer uitnodigend is voor mensen om deel te nemen aan een toekomstig referendum in deze provincie.

De **VOORZITTER**: Dat lijkt me een duidelijke beantwoording, maar ik zie toch nog wat gefronste wenkbrauwen bij de heer Van den Berg. Dus bij deze.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank, voorzitter. Ik probeer het echt te begrijpen. U zegt: de verordening moet eraan voldoen en dan zou het gerepareerd kunnen worden. Maar ik heb de verordeningen vergeleken ook: Haarlem, Amsterdam of Friesland. Ik heb begrepen dat al die verordeningen zich baseren op hetzelfde model; ook die van ons. En daar staat het ook niet in genoemd. Dus als we hem willen verbeteren – ik zit dan ook in die werkgroep Burgerparticipatie – dan weet ik niet zo goed hoe ik dat dan moet gaan doen.

De **VOORZITTER**: Het voelt als iets voor een nadere duiding ook buiten de uitzending, maar wellicht nu vast een tipje van de sluier.

De **COMMISSARIS VAN DE KONING**: Het lijkt mij dat je daar nou een juridisch expert voor naar binnen moet halen om dat tot een goed eind te brengen. In ieder geval, het feit is dat we op dit moment niet die autorisatie hebben. Dat is wat ik u kan zeggen. En wat er technisch moet gebeuren, ja, ik ben geen expert op het gebied van referendumverordeningen. U mag van mij verwachten dat, als u een verordening aanneemt, dat ik erop toezie dat die op een goede manier wordt uitgevoerd door uw provincie in alle geledingen. En of het nu gaat over de ambtenaren of over het college, of zelfs over de Staten, dan heb ik ook als voorzitter van uw Staten de plicht en de rol om te zorgen dat het ordentelijk wordt uitgevoerd. Dus het lijkt mij een van de punten om uit te werken in de werkgroep Burgerparticipatie. Ik zou daar liever gisteren dan morgen mee beginnen.

De **VOORZITTER**: Dat lijkt mij voldoende voor nu. Ik zie met enige twijfel dat de heer Van den Berg dat ook vindt. En daarmee sluiten we de eerste termijn van het college af, waarvoor dank, en kijk ik naar Statenlid De Weerdt vanuit zijn rol als voorzitter van de werkgroep of hij nog een reflectie wil geven op dit debat.

Reflectie voorzitter werkgroep Burgerparticipatie
Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel voor het woord, voorzitter. Ik sta hier dus nadrukkelijk op dit moment even als voorzitter van de werkgroep Inwonersparticipatie en dan ga ik voornamelijk even in op de opmerkingen, de vragen, de kanttekeningen die zijn gezet bij: moet dit onderwerp van gesprek worden in de werkgroep, ja of nee; en welke deadline moet eraan komen te hangen.

Ik wil toch nog eventjes beginnen over wat er in debat al gebeurde, want mijn naam kwam een aantal keer al ter sprake. Ik wachtte expres met reageren totdat dit moment zich voordeed, want het deed me echt oprecht, meneer Van den Berg, een beetje pijn dat u uitriep geen vertrouwen in mij te hebben als voorzitter van de werkgroep. Want ik kan best twee rollen uit elkaar halen. Het feit dat ik hier nu sta, en hier nadrukkelijk sta als voorzitter van de werkgroep, is volgens mij daar al een bewijs voor. Ik vind het ook extra kwalijk dat je gebrek aan vertrouwen uitroept, terwijl je fractie tot dusver nog een enkele keer heeft deelgenomen aan de werkgroep voor de inwonersparticipatie. Want elke fractie kan één lid afvaardigen voor de werkgroep. En daarom is ook de oproep – ik heb begrepen dat u zich inmiddels heeft aangemeld, hartstikke fijn – aan het CDA, aan de PVV, aan Forum voor Democratie, om deel te nemen aan deze werkgroep.

De **VOORZITTER**: De heer Van den Berg met een reactie op het net gezegde.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, laten we allereerst niet gaan tutoyeren. Het is gewoon meneer Van den Berg. Kijk, voor alle duidelijkheid. Ja, u zei: ik vind het jammer dat je niet hebt meegedaan tot nu toe. Ik heb me inderdaad wel gewoon aangemeld na de vorige commissie Bestuur want toen heeft Statenlid De Weerdt die uitvraag gedaan en daar heb ik ook op gereageerd. Dus daar heb ik keurig gehoor aan gegeven. Maar ik had inderdaad wel even mijn kanttekeningen bij dat u dus zelf een sterke overtuiging hebt van, ja, waarom zou het referendum terug moeten komen? Ja, ik denk dat u een sterke positie inneemt als voorzitter van die werkgroep. Complimenten. Maar met zo'n positie, ja, denk ik wel dat het lastiger zal zijn. En dat was mijn punt. Dus niks persoonlijks.

De **VOORZITTER**: Ja, deze kant gingen we dus bewust niet op in dit debat, want dan gaan we toch weer een beetje de koppeling leggen tussen de invulling van de rol en de politieke opvatting van degene die de rol vervult. Het lijkt me goed om elkaar vooral te blijven spreken in de werkgroep. En ik sta een korte reactie toe, als u dat wilt, op dit punt. Daarna gaan we verder met uw verdere inbreng vanuit de werkgroep.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, dank u wel, voorzitter. Over die werkgroep, ik ben niet koning, keizer, admiraal van die werkgroep, want we zijn de werkgroep samen. Alle fracties mogen dus een lid, afvaardiging- Gezamenlijk komen we uit op wat ze nou willen doen en niet. Want gezamenlijk formuleren we ook een opdracht aan onszelf, waarmee we aan de slag gaan. En daar voelt het toch wat ongemakkelijk, omdat we hier per motie of amendement zaken willen meegeven aan deze werkgroep, want ja, we zitten zelf al in die werkgroep. De werkgroep heeft zich al eens gebogen over de vraag of we deze referendumverordening al dan niet in een andere vorm als opdracht aan onszelf zien. En het antwoord daarop is: ja. Dat hebben we in de afgelopen bijeenkomst van de werkgroep met elkaar vastgesteld.

Dan wil ik toch even wat woorden wijden aan de functie van de werkgroep. Het is een groep van politici of duo-leden die zich gezamenlijk over hun opdracht buigen. Men heeft daarom ook geen mandaat en men kan ook geen besluiten nemen. Nee, dat blijft nog steeds aan Provinciale Staten. We volgen participatietrajecten en we adviseren uiteindelijk de commissie en Provinciale Staten over innovatieve of alternatieve vormen van participatiestrajecten. Dat betekent ook dat de werkgroep zich graag buigt over een referendum en participatie in brede zin. We kijken naar participatie in de brede zin en we zoeken naar een soort van provinciale participatieregenboog, waarbij je nadenkt over participatie aan de voorkant, maar ook nadenkt over participatie aan de achterkant. En dit is een palet aan verschillende manieren hoe inwoners met de provincie mee kunnen denken en mee kunnen beslissen. De werkgroep komt dan ook graag met een voorstel of het referendum een kleurtje aan die participatieregenboog toevoegt.

Een paar reacties op de moties en amendementen. Allereerst die van JA21, Partij voor de Dieren en de PVV, die zich richten op de rol van de Referendumcommissie. Ik denk dat de heer Van Dijk al de woorden uit mijn mond haalt over dat de Referendumcommissie op dit moment geen titel heeft, omdat er geen referendumtraject loopt. Daarom zal ik daar verder niets meer over zeggen in mijn rol als voorzitter.

Een motie van JA21, de Partij voor de Dieren en de PVV over ‘betrek de Referendumcommissie bij de werkgroep. Ik denk wel dat het echt zinvol is om experts in te schakelen, om ons echt te helpen met die discussies en de gesprekken die we in de werkgroep hebben. Verder roept die motie ook nog op om periodiek te Staten te informeren over de uitkomsten van de werkgroep. Ik denk eigenlijk dat, omdat we zelf allemaal deelnemen aan die werkgroep, je zelf ook in staat bent om je eigen fractie te informeren. Dus dat maakt volgens mij deze motie toch enigszins overbodig.

De **VOORZITTER**: Daar komt inderdaad even een punt en het woord is aan mevrouw Bezaan.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Ja, dank u wel, meneer de voorzitter. Ik begrijp net dat leden van, ik noem het dan maar even, uw commissie ook duo-commissieleden mogen zijn. Klopt dat?

De **VOORZITTER**: Klopt dat, Statenlid De Weerdt? Dat klopt, mevrouw Bezaan.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Meneer de voorzitter, ik vraag via u of ik zeg via u eigenlijk, dat ik bij deze ons duo-commissielid Nicole Moinat aanmeld voor uw commissie.

De **VOORZITTER**: Kijk, uw oproep heeft effect. Gefeliciteerd daarmee. Gaat u door met uw reflectie.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel daarvoor, mevrouw Bezaan.

Verder roept een amendement van JA21, Partij voor de Dieren en de PVV op tot informatievoorziening over de voortgang van de referendumverordening. Wat ik net zeg, de

werkgroep bestaat uit allemaal Statenleden, nu plus één van de Partij voor de Vrijheid. Daarom denk ik ook dat het zinvol is dat de leden van de werkgroep zelf de eigen fracties informeert. Dat bespaart de ambtenaren toch weer een hoop werk. Ik denk dat dat zo lean is als we hier in de politiek kunnen werken. Daarom wil ik deze graag ook ontraden, als voorzitter van de werkgroep.

De **VOORZITTER**: Daar is een reactie op van de heer Van den Berg.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, kort, voorzitter. Ik gaf net al even aan, maar ik denk dat het wel belangrijk is dat het proces ook transparant is naar inwoners. Kijk, het appje was gekscherend, maar ik denk dat informatie richting inwoners voor mijn part met een brief opgesteld door de werkgroep Burgerparticipatie. Ik wil dat best voor mijn rekening nemen, dat die in ieder geval wel openbaar is voor onze inwoners.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ik voel wel de behoefte om te communiceren over de voortgang van die werkgroep. Dus ik heb ook een goed gesprek gehad met de ambtelijke ondersteuning daarover. We denken ook actief al na om vanuit de provinciale websites en provinciale gremia updates over de voortgang van de discussie in de werkgroep te maken.

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u wel voor het woord. Ik was heel even benieuwd naar de voorzitter van de werkgroep Burgerparticipatie, hoe hij reflecteert op mijn angst die bestaat dat u er niet uitkomt. Want waar u, en bijvoorbeeld de VVD – dat gaat weer over uw Volt-petje – zullen gaan strijden om het referendum toch liever van tafel te krijgen, heb ik toch een aantal partijen hier gehoord die hem heel graag willen houden. U zei net zelf: u bent slechts de primus inter pares. U hebt geen beslissingsmacht. Hoe kunnen we er dan voor zorgen dat u wel daadwerkelijk met iets gaat komen?

De **VOORZITTER**: Kunt u daarop reflecteren, Statenlid De Weerdt?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dat kan ik wel even doen. Allereerst wil ik de bal lag graag even terugleggen, want D66 is ook onderdeel van de werkgroep. Dus we moeten gezamenlijk tot een advies komen, gezamenlijk tot een voorstel komen voor referendum of eventueel een alternatief. Dus ook de oproep aan iedereen hier om zich daar gezamenlijk voor in te zetten om tot een voorstel of advies te komen. Dus ik wil de bal ook graag een beetje terugleggen.

De **VOORZITTER**: Nou, daar is de bal, meneer Mülder.

De heer **MÜLDER** (D66): Ja, dat klopt. Wij zijn ook vertegenwoordigd in deze groep. Maar mijn vraag is dan heel even, eerlijk, van goh, er is een mogelijkheid om daar te gaan traineren. Er is een mogelijkheid voor één partij die kan zeggen: goh, ik wil dit absoluut niet, er gaat niks komen van burgerparticipatie, anders doe ik niet mee. Hoe komt u dan ooit met een voorstel?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dan zit ik daar op dat moment als voorzitter van de werkgroep. Wat ik dan ga doen, ik probeer de agenda zo samen te stellen, ik probeer het gesprek natuurlijk zo te sturen, dat er uiteindelijk een advies of een voorstel uitkomt. En dat is eigenlijk op dat moment niets anders dan de heer De Wit nu hartstochtelijk deze Staten voorzit of als de heer Van Dijk normaal gesproken de Staten voorzit. Precies dezelfde manier.

De **VOORZITTER**: Ik denk dat dit punt goed genoeg voor deze zaal aan de orde is geweest, meneer Mülder. Ik dank u voor uw weglopende instemmendheid daarmee. Dan gaan wij door met de inbreng van Statenlid De Weerdt.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel, voorzitter. D66 heeft ook een amendement ingediend om GS te mandateren om met een voorstel voor een referendumverordening te komen. Ik heb de tekst eerlijk gezegd nog niet gezien. Maar nogmaals, als het argument is dat hij bang is dat de werkgroep er niet uitkomt, vind ik het toch blijk geven aan weinig vertrouwen in de werkgroep. Ik zou toch wel willen oproepen om te beginnen met vertrouwen in de werkgroep. Nogmaals, uw eigen fractiegenoot neemt er ook aan deel. Dus ik zou graag willen aanraden om dit vraagstuk nog steeds bij de werkgroep te laten en niet te mandateren aan Gedeputeerde Staten.

Uiteindelijk het allerlaatste amendement wat ik voorbij heb zien komen, van Partij voor de Dieren en JA21, om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025 met een voorstel voor een alternatief te komen. Kijk, het succes van zo'n werkgroep, heb ik begrepen van de heer Leerink van de vorige werkgroep, is dat het valt op staat met een heldere opdracht. Een deadline maakt de opdracht ook gewoon wat helderder. Daar ben ik het ook volledig mee eens. Als we met een groep politici bij elkaar komen, advies van experts inwinnen en overwegingen voor een uitvoerbare referendumverordening of een eventueel andere vorm, daar is gewoon tijd op tijd voor nodig. Binnenkort staat het zomerreces al voor de deur. Daarna hebben we al dat de P&C-cyclus allemaal voorbijkomt. We zijn nog een groep in de opstartende fase. Onze opdracht hebben we nog niet eens vastgesteld. Dus ik denk dat begin 2025 gewoon nog wat te kort dag is. Ik denk ook, omdat het kort dag is, dat daarmee de kwaliteit van het advies of voorstel in het geding komt. Dus daar wil ik graag een alternatieve deadline voorstellen. En dat is namelijk vóór de begroting van 2026. Ik heb hier een amendement liggen om dat in de voordracht te bekrachtigen, maar ik voel toch wel enig ongemak om dat nu als voorzitter van de werkgroep in te dienen. Om toch een beetje de rollenscheiding helder te houden, wil ik zo direct deze in gaan dienen als Volt-man. Dank je wel.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. Nog heel even blijven staan, want er is nog een opmerking of een vraag van de heer Terwal van de VVD.

De heer **TERWAL** (VVD): Voorzitter, dank. Niet zozeer een vraag, maar een verzoek aan Statenlid De Weerdt en de heer Hollebeek, om misschien toch even de koppen bij elkaar te steken. Nu hebben we straks twee amendementen, waarvan het ene amendement zegt 'kom met een resultaat in het eerste kwartaal van 2025', het andere amendement zegt 'kom zo nabij november '25, voor het vaststellen van de begroting voor het jaar '26'. Ik voel wat voor het amendement van de heer Hollebeek, maar ja, ik wil uw expertise als voorzitter van de werkgroep ook niet te kort doen. Dus het lijkt mij raadzaam en wenselijk om even de koppen bij elkaar te steken om tot één datum te komen. Ik denk dat het dat voor ons, als Staten, even iets makkelijker maakt om daarover te stemmen. Dank u wel, voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dit verzoek ligt er, Statenlid De Weerdt. Wat vindt u daarvan?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Gehoord en ik zal met de heer Hollebeek in gesprek gaan.

De **VOORZITTER**: Heel mooi. Dan ga ik eerst even naar mevrouw Van der Helm.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Ja, een heel korte vraag. Ik hoorde Statenlid De Weerdt zeggen dat hij een motie gaat indienen, dat hij dat eigenlijk vanuit de werkgroep had willen doen, maar nu namens Volt. Heb ik dat goed gehoord?

De **VOORZITTER**: Kunt u dat nog verduidelijken, Statenlid De Weerdt, wat u gaat doen met het amendement?

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dat heeft u inderdaad goed gehoord. Ik voel toch echt wat ongemak. Je kan ook niet een amendement indienen als voorzitter van een werkgroep die daar zit namens de hele Staten. Dus ja, dat moet ik dan eventjes doen als iemand van Volt. Dus met toestemming zou ik dat willen indienen, maar ik hoor net ook al de heer Terwal zeggen van, ga in gesprek met de heer Hollebeek. Dus dat zal de eerste stap zijn die ik zet. Verduidelijkt dat?

De **VOORZITTER**: Ik denk dat we dit in de tweede termijn kunnen gaan repareren en dat er nog enige afstemming moet plaatsvinden voor die reparatie. Dan kijk ik naar mevrouw Van der Helm of dat voor u afdoende is op dit moment.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Het was een amendement, dat had ik even niet door. Maar ik vond het heel onzorgvuldig, want ik vind dat je het eerst met de werkgroep moet afstemmen, überhaupt, als je dat inbrengt, want het heeft in de tijd van de werkgroep en mede door de kennis en de interactie in de werkgroep een beetje vorm gekregen in uw brein of anderszins. En dan legt u hem zo neer en gaat u het naar Volt toetrekken. Dus ik voel enig ongemak in dit verhaal.

De **VOORZITTER**: De ongemakkelijkheid ligt op tafel. Statenlid De Weerdt kan daar wellicht nog op reflecteren, maar ik wil, nogmaals, het advies meegeven om wellicht even kort in een schorsing met een aantal actoren in dit gremium af te stemmen en in tweede termijn hier een ei over te leggen.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Ja, mijn reactie is: ik voel dat ongemak inderdaad ook. Daarom zal ik zo direct met jullie in gesprek gaan hierover.

De **VOORZITTER**: Maar voordat we dat doen: de heer Mülder.

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u wel voor het woord. Ik deel een beetje dat ongemak. We zitten met onze fractie ook een beetje te kijken van, wat gebeurt hier nou? Mag ik u toch vragen om in het vervolg, als dit zich nog een keer voordoet, toch te willen vragen aan uw fractiegenoot om daar toch echt dan een duidelijk onderscheid te maken wie u dan bent in deze rol en wanneer u als Statenlid praat. De oproep van de cdK heb ik zeker gehoord en ik vind dat heel goed en ik denk ook dat niemand die intentie heeft, maar het wordt voor ons ook toch wel behoorlijk onduidelijk wanneer u nou wat vindt als wie. Dus graag die noot meegeven.

De **VOORZITTER**: Nou, waarvan akte. Wellicht wil u daar iets op zeggen, maar u heeft er ook al iets over gezegd, Statenlid De Weerdt. Dus voelt u vrij om dit in uw korte overleg te doen.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel, dat was hem.

De **VOORZITTER**: Waarvan akte. Dan stel ik voor dat we even kort dat overleg gaan faciliteren door de vergadering kort te schorsen. Ik zat te denken aan een minuut of tien om ook een sanitaire stop daarin mogelijk te maken. En dan gaan wij om – eens even kijken – 15.50 uur weer verder met de tweede termijn.

Schorsing van 15.42 tot 16.01 uur.

De **VOORZITTER**: Mag ik alle leden verzoeken om op hun plaats zitting te nemen, zodat wij de vergadering kunnen vervolgen? Dan zijn we goeddeels compleet, mag de rust weer wat terugkeren in de zaal en gaan we verder met de tweede termijn, waarbij mij net in de schorsing is verteld dat Statenlid De Weerdt heeft verzocht om af te sluiten in de tweede termijn vanuit zijn rol vanuit de werkgroep. En dat ik de andere leden ga vragen of zij nog behoefte hebben aan een tweede termijn. Dat ga ik doen op volgorde van de lijst waarop ook de eerste termijn heeft plaatsgevonden. Dan begin ik bij de heer Leerink met de vraag of hij nog die behoefte heeft. Die heeft hij niet. De heer Becker? Niet. De heer Dekker? Ook niet. De heer Van den Berg? Dat is het geval. Dan is het woord aan u.

Tweede termijn Provinciale Staten
De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ja, dank, voorzitter. In het kader van een goed huwelijk moet je niet zitten stoken en wil ik een aanpassing maken in de voorstellen die wij hebben gedaan. Als eerste trek ik in de motie Betrek de Referendumcommissie bij de werkgroep Burgerparticipatie. Ik wil graag een pleidooi doen, in de werkgroep zal ik een inbreng doen om die mensen of oud-leden, hoe je ze ook wil noemen, in ieder geval wel te betrekken. Ik hoop op de steun van de andere leden van de werkgroep. Dus daarmee komt die motie te vervallen.

Motie 37 'Betrek de Referendumcommissie bij de Werkgroep Burgerparticipatie' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dan hebben de tweede motie. Dat is de informatievoorziening over de voortgang van de referendumverordening. Die zou ik op zich best wel willen intrekken, maar ik wil dan wel een pleidooi houden dat, als het al niet het geval is – ik ben tenslotte nog niet een keer aanwezig geweest – om de bijeenkomsten wel publiekelijk te houden of dat ze in ieder geval openbaar zijn in te zien. En wat ik zei, ik wil dat best voor mijn rekening nemen dat er af en toe een briefje vanuit die werkgroep naar buiten gaat als het ware. Maar ik geloof erin dat het daardoor wel te volgen blijft voor onze inwoners, wat we daar aan het doen zijn en wat de

uitkomsten ook moge zijn. Dus met dat voorbehoud trek ik ook die motie in: Informatievoorziening over de voortgang van de referendumverordening.

Motie 38 'Informatievoorziening over de voortgang van de Referendumverordening' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dan heb ik nog een derde motie: Mandatering Referendumcommissie voor herziening referendumverordening. Die laat ik wel in stand. Ik blijf principieel nog steeds wel in de overtuiging dat zij beter geëquipeerd zijn om dit dossier beet te pakken en te komen tot een verbeterde referendumverordening, en dan zou dat ook nog eens een keer sneller zijn dan alle andere vormen, namelijk in 2024. Zoals ik al betoogde: ik heb dat ook besproken met de voorzitter van die, ja, al dan niet bestaande Referendumcommissie.

En als laatste het amendement Behoud en verbetering referendumverordening, die dus eigenlijk oproept van, nou, houdt de referendumverordening in stand. Zie je het als een gebroken fiets met wat missende spaken. Dat kan. Maar we blijven er wel nog even een tijdje op rijden, terwijl we zo snel mogelijk zorgen voor wat reparatiewerk. En omdat de zo oncomfortabel rijdt, is die noodzaak alleen maar groter en groter en dan komen we sneller tot een soepele rit in deze provincie.

Dus daar wil ik het bijhouden. Ik hoop dat ik op de steun van de anderen kan rekenen voor deze pragmatische voorstellen.

De **VOORZITTER**: En dan even om te verifiëren, dan zijn moties M37 en M38 ingetrokken, aangehouden? [...] Ja, heel goed. [...] Dank voor dat vertrouwen. Dan ga ik kijken of mevrouw Bezaan van de PVV een tweede termijn wenst. Dat is niet het geval. Dan kijk ik door naar de heer Hollebeek, en dat is wel het geval. Aan hem het woord.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, waarvoor dank, voorzitter. Inderdaad, op uw advies hebben we de koppen inderdaad bij elkaar gestoken. Statenlid De Weerdt kwam met het voorstel om het vóór de begroting te doen. Ik wilde wel graag meebuigen, maar bij het verschijnen van de begroting zijn de centjes al gelabeld. Dus het voorstel is eigenlijk geworden om vóór de Kaderbrief 2026, dus in 2025, tot het advies te komen. Dus het andere amendement trek ik dan in en dan kom ik hier met een nieuwe variant, die ik bij deze indien. Die moet ik eerst natuurlijk voorlezen. Ik heb deze keer de bril wel meegenomen. Dus daar is hij. En het is geworden: besluiten in het bovengenoemde ontwerpbesluit, besluitpunt twee, twee, aan de werkgroep Burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een uitvoerbare referendumverordening, te onderzoeken en met een voorstel te komen; te vervangen door: twee, aan de werkgroep Burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een uitvoerbare referendumvorming, te onderzoeken en vóór de Kaderbrief 2026 met een voorstel te komen. Bij deze, voorzitter.

Amendement 6 'Referendumverordening uiterlijk in het eerste kwartaal van met een voorstel komen' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

Amendement 8-13 mei 2024
Referendumverordening voor de Kaderbrief 2026 met een voorstel komen

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 13 mei 2024.
Besluit:
Besluitpunt 2
"2. Aan de werkgroep burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en met een voorstel te komen."

Te vervangen door:

"2. Aan de werkgroep burgerparticipatie te vragen om alternatieven, al dan niet in de vorm van een (uitvoerbare) referendumverordening, te onderzoeken en voor de Kaderbrief 2026 met een voorstel te komen."

En gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening: Jaap Hollebeek (Partij voor de Dieren) en Daniël van den Berg (JA21).

Toelichting
Het buiten werking stellen van de Referendumverordening is een maatregel die in intentie van tijdelijk aard is. Daarom is het gewenst dat de werkgroep burgerparticipatie uiterlijk binnen een jaar met een advies komt over een (uitvoerbare) referendumverordening.

De **VOORZITTER**: Bij deze in tweevoud ingediend, waarvan één ondertekend en daarmee onderdeel van de beraadslagingen.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): En dan heb ik verder inderdaad geen inbreng, behalve op het feit dat ik het verder aan de heer Van den Berg laat wat hij met de moties en amendementen doet, maar dat heeft hij zojuist toegelicht.

Ik wil nog wel inderdaad ook even danken dat er ook mede vanuit drie van de vier coalitiepartijen toch is aangegeven dat het referendum een mogelijkheid. Vooral BBB, dank voor de duidelijke stellingname. En voor wat betreft GroenLinks-Partij van de Arbeid hou ik me maar vast aan hun landelijk verkiezingsprogramma, waarin staat dat zij nog steeds het correctief bindend referendum steunen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank voor uw inbreng. Dan kijk ik door naar Statenlid Gielen of zij de behoefte voelt, en die voelt zij naar, voor een tweede termijn. De heer Klein? Ook niet. De heer Mülder. Ja, komt maar. Aan u het woord.

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u wel voor het woord. Mijn angst, die ik heb beschreven als dat de commissie er potentieel niet uit zou komen, is nog niet helemaal, ja, weggenomen. En ik kwam, de cdK aanhorend, toch wel ook op dat daar niet echt een antwoord is gegeven. Dat ik kan zeggen van, goh, er is geen enkele reden om dit terug te geven, om dit te geven aan GS. Daar heb ik eigenlijk niet echt een goed antwoord op gehoord waarom we dat niet zouden kunnen doen, behalve dan dat het ons besluit is. Maar ja, volgens mij is alles wat we hier doen, ons besluit. Dus, ja, dat snap ik. En dan kunnen we ook een besluit nemen om het aan GS vragen om iets leuks ervan te maken. Dat kan dus wat mij betreft ook gewoon naast het hele werk van de werkgroep Burgerparticipatie lopen. Wij houden ons amendement, wat we hebben ingediend. Dat blijft gewoon. Dus daar mogen we straks over stemmen.

De **VOORZITTER**: Zo is het, waarvoor dank. En dan kijk ik naar mevrouw Van der Helm. Zou je heeft geen behoefte aan een tweede termijn. Wellicht mevrouw Koning wel? Nee. De heer Terwal? Ook niet. En mevrouw Alberts? Geen behoefte. Dan is het woord aan Statenlid De Weerdt voor een laatste reflectie. Dan kom ik zo bij het college.

Statenlid **DE WEERDT** (Volt): Dank u wel, voorzitter. In goed overleg met de heer Hollebeek acht ik, als voorzitter van de werkgroep Inwonersparticipatie – in die rol sta ik hier nu eventjes – dat haalbaar. Daarom kan ik ook die aan de Staten laten.

Nog even een opmerking over de opmerking van JA21 over het intrekken van het amendement over de informatievoorziening. Kijk, de werkgroep is al niet besloten en de werkgroep is ook niet geheim. Dus hij is al openbaar. Hierbij wil ik ook nog graag benadrukken dat ik met de ambtelijke ondersteuning al in overleg ben om periodiek te communiceren over de voortgang van die werkgroep en deelresultaten te delen via de provinciale communicatiekanalen. Dat was 'm.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. Dan hebben de Staten hun tweede termijn gehad, maar ik wil de commissaris ook in de gelegenheid stellen voor zijn tweede termijn. Dus bij deze het woord aan de heer Van Dijk.

Tweede termijn Gedeputeerde Staten
De **COMMISSARIS VAN DE KONING**: Ja, meneer de voorzitter, heel kort, want de heer Van den Berg had nog een vraag gesteld over die autorisatie. Daar had ik het antwoord wel van, maar ik

had het niet paraat. Het is eigenlijk heel eenvoudig. De gemeente is eigenaar van de basisregistratie en wij niet. En dat betekent dat we geautoriseerd moeten worden. Daarvoor dient onze verordening te voldoen aan een aantal technische eisen, juridische eisen, waardoor we gebruik kunnen maken van iemand anders eigendom. Dat is eigenlijk de reden waarom de gemeente dat voor zichzelf niet hoeft te regelen, want ze zijn al eigenaar van die basisregistratie.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank.

Dan zijn we op het punt gekomen om deze beraadslagingen af te ronden. Dat zou betekenen dat er geen moties of amendementen meer ingediend kunnen worden. Dus ik check nog even of er toch behoefte bestaat om nog een amendement of een motie in te dienen. En als dat niet het geval is, dan zijn de beraadslagingen over agendapunt 9 bij deze afgerond. De stemming vindt plaats van het einde van de vergadering.

De discussie wordt gesloten.

De **VOORZITTER**: Ik ga weer naar mijn plek en de heer Van Dijk neemt mijn rol weer over.

Voorzitter: commissaris van de Koning, de heer Van Dijk.

De **VOORZITTER**: Dank aan de heer De Wit voor het vervangen.

10. Vragenuur.

De **VOORZITTER**: Dan ga ik verder met agendapunt 10, het vragenuur. Ik wil u er even op wijzen dat er conform ons eigen reglement geen interrupties zijn toegestaan. De spreektijden zijn drie minuten voor PS en drie minuten voor GS in de eerste termijn, en dan nog een minuut in de tweede termijn. En na de eerste termijn en beantwoording van GS en de tweede termijn van de vragensteller is er de mogelijkheid voor eventuele vragenstellers om ook nog een minuut te gebruiken als er nog aanvullende vragen zijn.

De eerste drie vragensets zijn ingediend door de fracties BBB, ChristenUnie en het CDA over de natuurbeschermingsvergunning Schiphol. Die zullen gebundeld beantwoord worden door de gedeputeerde. Dus dan wil ik in eerste instantie nu het woord geven aan- Even kijken. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw De Sain van de BBB.

Drie sets mondelinge vragen met aanvullende vragen ingediend door de BBB, de ChristenUnie en het CDA inzake Natuurbeschermingsvergunning Schiphol

Mevrouw **DE SAIN** (BBB): Dank u wel, voorzitter. Wij hebben wat mondelinge vragen inzake de natuurbeschermingsvergunning van Schiphol. Schiphol heeft met het opkopen van ammoniakrechten honderd procent benutting gekregen voor het gebruik van deze rechten. Er is geen dertig procent afroming geweest omdat Schiphol een private partij zou zijn. Hoezo private partij als de gemeente Amsterdam twintig procent, de overheid, het Rijk, negenenzestig procent en de gemeente Rotterdam twee procent aandeelhouders zijn? Niet private ondernemingen hebben wel dertig procent afroming. Ook is bij dit extern salderen geen additionaliteitstoets gehouden. Dit houdt in dat er niet gekeken is naar de staat van de instandhouding van de natuur waar Schiphol de uitstoot op heeft. En er is niet gekeken of deze natuur deze uitstoot aankan. Alle PAS-melders, interimmers en vrijgestelde bedrijven moeten wel aan deze eisen voldoen.

Dit wekt bij de BBB de indruk dat er in relatie tot Schiphol met twee maten gemeten wordt. Daarbij heeft de BBB de volgende vragen. Deelt GS de mening van de BBB dat de conclusie dat Schiphol een private partij is, discutabel is en mogelijk niet rechtsgeldig is? 2, kan de provincie bevestigen dat andere partijen, zoals PAS-melders, commerciële bedrijven of de Rijksoverheid op dezelfde Natura 2000-gebieden als Schiphol in Noord-Holland eventueel vrijgevallen stikstofruimte sowieso kunnen gebruiken voor externe salderen? 3, op basis van de gelijkheidsbeginsels zouden andere ondernemingen nu ook gebruik kunnen maken van de route die Schiphol heeft genomen, uitgaande van ‘gelijke monniken, gelijke kappen’? 4, kan de provincie prioriteren hoe om te gaan met de vrijgekomen stikstofruimte, zodat naar aanleiding van de toezegging door het ministerie van LNV eerst PAS-melders gelegaliseerd kunnen worden?

Tot slot, vraag 5, is GS bereid de staat van de instandhouding van de natuur intensiever te monitoren en de betreffende gegevens jaarlijks terug te koppelen aan PS? Dat was het, voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Klein van de ChristenUnie voor zijn vragen.

De heer **KLEIN** (CU): Dank u wel, meneer de voorzitter. Wij hebben inderdaad vragen naar aanleiding van hetzelfde nieuwsbericht, maar met een iets andere insteek. Want in alle nieuwsberichten bleek ook dat de vergunning die verleend is waarschijnlijk heel wankel is, omdat, gezien de staat van de natuur, van de Noord-Hollandse natuurgebieden, het heel waarschijnlijk is dat de stikstofruimte niet voor de natuurvergunning had mogen worden ingezet, maar dat die hard nodig is voor het herstel van de natuurgebieden. Wij zijn erg benieuwd welke rol GS daarin heeft gespeeld, want u heeft eerder aangegeven dat u contact had met Schiphol en contact had met LNV. Maar eerst willen we graag weten: klopt dit verhaal? Is het zo dat de stikstofruimte die is vrijgekomen bij de uitkoop van die twaalf boerenbedrijven, allereerst nodig is voor het herstel van de natuur? Misschien is het mogelijk dat u gewoon eens een overzichtje laat zien van nou de locaties zijn waar stikstofruimte is vrijgekomen en in hoeverre dat effect heeft op de Noord-Hollandse Natura 2000-gebieden. Onze tweede vraag is: heeft het ministerie van LNV of Schiphol aan de provincie gevraagd of de betreffende stikstofruimte nodig is voor natuurherstel of om analyses te doen om deze vraag te beantwoorden? Onze derde vraag is: heeft u Schiphol of LNV proactief gewezen op de noodzaak van de betreffende stikstofruimte voor natuurherstel van Noord-Hollandse gebieden. Zo nee, waarom niet? En kunt u – dat is de vierde vraag – vanaf nu preventief aangeven aan andere partijen, zoals commerciële bedrijven of misschien Rijkswaterstaat, die weer nieuwe plannen heeft, op welke plaatsen in Noord-Holland eventueel vrijgevallen stikstofruimte niet zomaar gebruikt kan worden voor extern salderen, omdat die ruimte juist nodig is voor natuurherstel? En de basisvraag, of eigenlijk de onderliggende vraag, is: denkt u dat de provincie Noord-Holland in staat is om voldoende tegengas te geven aan grote partijen, zoals een ministerie van LNV of het staatsbedrijf Schiphol? En zo nee, wat is er dan nodig om meer tegengas te kunnen geven? Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Koning van het CDA.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Dank u wel, voorzitter. Dan heeft het CDA nog een aantal aanvullende vragen, want het lijkt erop dat het bevoegd gezag de additionaliteit per geval en per gebied kan beoordelen. Deze vorm van vergunningsverlening voor Schiphol is zeer nadelig voor het vertrouwen vanuit de agrarische sector in de stikstofaanpak. Wij hebben daarvoor nog een paar vragen. 1, wat is de rol van GS geweest bij het beoordelen van de vergunningsaanvraag voor Schiphol? En 2, waarom heeft GS destijds niet aan de bel getrokken en aangegeven dat Schiphol gelijk behandeld moet worden, net als andere private partijen? En 3, kan en wil de provincie als bevoegd gezag in Noord-Holland dezelfde strategie toepassen bij vergunningsverlening aan PAS-melders, interimmers en vrijgestelde bedrijven, zoals de minister heeft gedaan bij Schiphol? Daar wil ik het voor nu bij laten.

De **VOORZITTER**: Dan geef ik nu het woord aan Gedeputeerde Rommel om een eerste reactie te geven. O, sorry. Gedeputeerde Kocken. Met alle respect. Gaat uw gang.

Gedeputeerde **KOCKEN**: Ja, het is eigenlijk wel grappig dat u het zegt, want wij hadden daar ook even discussie over: we moet dit beantwoorden? En eigenlijk hebben we het nu zo gedaan dat, aangezien ik de beantwoording deed over de intrekkingsverzoeken die bij ons in de provincie zijn gedaan over de Schipholvergunningen, ik deze ook beantwoord. Het zijn natuurlijk gewoon collegeantwoorden. In die zin mag u van wie u hier ook ziet ongeveer hetzelfde antwoord verwachten. Maar dat is misschien wel even goed om dat voorop te stellen.

Daarmee, denk ik, dat u voor een deel, ja, uw vragen wel aan de verkeerde persoon stelt, want dit college is natuurlijk hier niet om de handelingen van LNV toe te lichten. Voor een groot gedeelte gaat dat daar, denk ik, wel over.

U vraagt of het rechtsgeldig is wat het Rijk vindt van de status van Schiphol. Eerlijk gezegd, ik kan me uw vragen daaromtrent wel voorstellen, want ik zie ook dat Schiphol voor een groot gedeelte of misschien wel helemaal in publieke handen is. Dus ik snap uw vraag. Maar wat wij

daar verder van vinden, dat is een beoordeling van het Rijk. Daarmee past het bij het Rijk in een bepaalde afweging. Als men het daar niet mee eens is, moet men dat daar aanvechten. Dus dat past dan in die afweging. Het is, denk ik, niet aan dit college om die te veroordelen of om die te verdedigen. Dus dat laat ik eigenlijk aan ieders inzicht.

Uw vraag of er bij eventueel vrijgevallen stikstofruimte de mogelijkheid is om dat extern te salderen. Ik neem aan dat u bedoelt: in het geval van deze vergunningen die nu voor Schiphol benut worden of, als daar iets overblijft, dat dan hier lokaal gebruikt kan worden. Als u die vraag zo bedoeld heeft, dan is het antwoord dat wij bij de intrekking inderdaad hebben afgesproken met Schiphol dat eventueel resterende ruimte in onze PAS-meldersbank zou gaan. Dus dat hebben we destijds afgesproken. Daar is op zich niks aan veranderd. Blijft natuurlijk nog wel de vraag hoeveel ruimte er nog overblijft.

U wilde ook weten of andere mensen ook deze route kunnen bewandelen, andere ondernemingen. Nou ja, gelijke monniken, gelijke kappen, die net als Schiphol onder de bevoegdheid van LNV komt te vallen, gaat naar LNV. De meeste bedrijven bij ons in de provincie, daarvoor is de provincie bevoegd gezag. Dat betekent dat onze beleidsregels dan van toepassing zijn. Voor ons is het heel helder. Wij hebben een dertig procent afromingsregel en wij hebben een additionaliteitstoets. Dus als je in Noord-Holland als Noord-Hollandse onderneming graag extern wilt salderen, dan moet je hier voldoen aan onze regels. Overigens is uw veronderstelling dat er niet is afgeroomd anders dan de informatie die wij hebben. Wij gaan ervan uit dat er wel degelijk is afgeroomd. Dat blijkt volgens mij uit – even kijken – het rapport Extern salderen bij de natuurvergunningen van Schiphol, wat door de overheid ook openbaar gemaakt is. Daar is wel gesproken over afroming. Dus wij gaan er op dit moment in ieder geval vanuit dat dat wel gebeurd is. Wat de additionaliteit betreft, heeft het Rijk geconcludeerd dat zij daar in dit geval niet op hoeven te toetsen. Daarvan heeft de Raad van State inmiddels gezegd dat toetsing in alle gevallen nodig is. Dus niet alleen wanneer het publieke partijen zijn, maar ook wanneer dat private partijen zijn. En de minister heeft daarvan dan weer aangegeven dat zij bestudeert wat de gevolgen van die uitspraak zijn. Wij wachten dat in die zin dus ook af, want dat is haar beoordeling, de consequentie die zij daaraan voor haar praktijk verbindt.

U vroeg of wij kunnen prioriteren wat wij doen met vrijkomende stikstofruimte. Daar verwijst u naar een toezegging door het ministerie van LNV. Ik weet niet welke toezegging dat zou zijn, maar als u bedoelt wat wij in algemeenheid doen met vrijvallende stikstofruimte, dan is het zo dat wij per- Nou, u zit al nee te schudden. Dus dat bedoelt u niet. Dan heb ik uw vraag, denk ik, net al beantwoord, want ik heb u aangegeven dat wij bij de intrekkingsbesluiten hebben afgesproken dat het eventuele restant naar de PAS-meldersbank zal gaan.

Zijn wij bereid om de instandhouding van de natuur intensiever te monitoren? Daar conformeren wij ons aan de landelijke afspraken en de gegevens die in dat kader verzameld worden. Onder andere worden die verwerkt in de natuurdoelanalyses en de evaluaties van de Natura 2000-beheerplannen. Samen met het Rijk en andere provincies werken we daarnaast aan het verbeteren van de natuurmonitoring via het verbeterprogramma VHR-monitoring. Een onderdeel van dat programma is een verbeterde informatievoorziening, zoals bijvoorbeeld via het publieksvriendelijke dashboard. Dat is wat wij qua monitoring doen.

Dan vanuit de ChristenUnie de vragen over onze rol bij de beoordeling door LNV. Per besluit wordt beoordeeld of de additionaliteit in de weg staat aan salderen of aan opnieuw besteden. Dat is een beoordeling die in dit geval door LNV is gedaan en die daar dus ook volledig ligt. Wij mengen ons daar niet in. Op het moment dat een vergunning bij ons wordt of dat een toestemming tot salderen bij ons wordt aangevraagd, zullen we altijd een additionaliteitstoets doen en komt er dus wel een provinciale beoordeling daarvan. Zoals ik net al heb gezegd, is de minister nog aan het bestuderen wat zij met de uitspraak van de Raad van State doet. Dus in die zin wachten wij dat af.

Heeft u nog gevraagd of wij proactief hebben gewezen op het belang van de natuur. De beoordelingsruimte of de ruimte die je voor een project kan nemen, wordt per besluit beoordeeld; en in dit geval door LNV en niet door ons. Wij hebben daar geen adviezen over aan de minister gegeven. Over het algemeen is de minister, denk ik, goed op de hoogte dat er ook in Noord-Holland veel natuur is die onder druk staat, maar wij hebben niet proactief aangegeven dat

hier een additionaliteitstoets zou moeten plaatsvinden die zou verhinderen wat een beoordeling aan de zijde van LNV zou kunnen zijn.

Dat is eigenlijk ook een antwoord op uw volgende vraag, want daar wil u weten of wij preventief aangeven aan andere partijen op welke plaatsen in Noord-Holland er wel en niet gesaldeerd kan worden. Daar is geen overzicht van. Dat heeft er ook mee te maken dat het allemaal precisiewerk is. En dat betekent dat, voor de ene activiteit past het net wel, voor de volgende niet. Dus er is helemaal niet in algemeenheid te zeggen op welke plekken salderen wel en niet kan. Dus dat moet steeds per voorstel, per casus, worden beoordeeld.

Of wij voldoende tegengas kunnen geven tegen het staatsbedrijf Schiphol of het ministerie van LNV. Tegenwicht, in principe ligt de bevoegdheid bij het ministerie van LNV en die zullen die bevoegdheid naar de regels die voor hen gelden en die voor deze partij gelden, moeten toepassen. Dat kan aangevochten worden. Daar hebben wij in principe geen rol in. Dus van tegenwicht is in die zin, denk ik, geen sprake. Het bevoegd gezag ligt nu eenmaal niet bij ons.

Dan nog de vragen van het CDA. Daar heb ik eigenlijk ook net al min of meer antwoord op gegeven. Dat er per project moet worden bekeken of er wel of niet ruimte is. Wij maken geen onderscheid tussen private of overheidspartijen. De additionaliteitstoets is wel heel lastig, maar die moet daarom dus steeds per besluit worden bekeken.

De rol die GS heeft gehad waar het de vergunningaanvraag voor Schiphol betreft, is eigenlijk alleen maar – wat ik in de vorige ronde van vragen stellen al heb beantwoord – namelijk de intrekking van de vergunningen die voor deze saldering zijn benut. Meer bemoeienis is er eigenlijk vanuit Noord-Holland niet geweest.

Waarom hebben wij niet aan de bel getrokken en aangeven dat Schiphol gelijk moet worden behandeld? Ja, omdat Schiphol dus onder het gezag van LNV valt en LNV daar dus over moet beoordelen hoe ze daarmee omgaat, of dat binnen haar regels past of niet.

Kunnen wij hetzelfde doen met PAS-melders? Dus die eigenlijk buiten alle regels vallen, want dat is volgens mij wat u veronderstelt: als Schiphol dat daar mag bij het Rijk, kunnen wij dat dan hier niet ook doen voor wat wij nuttig vinden? Ik weet niet of het kan, maar op dit moment hebben wij het zo af gesproken met elkaar dat wij elk verzoek tot extern salderen eerst afromen en daarna nog een additionaliteitstoets doen. En als het daar doorheen komt, dan kan er extern gesaldeerd worden. Dat geldt net zo goed voor een pasmelder als voor een industriële onderneming, of welke andere partij dan ook. Dus bij alle projecten waar dit speelt, volgt dezelfde beoordeling. Eerst de check of eerst de afroming. Dat is eigenlijk geen check, maar dat is gewoon een soort berekening. En daarna de check of wat er overblijft, besteed kan worden of dat dat vanwege de additionaliteit naar de natuur moet gaan.

Ik weet niet helemaal zeker, de laatste vraag over de kleinere vliegvelden had u, denk ik, niet meer gesteld? Nee, oké. Dan hoef ik die ook niet te beantwoorden.

De **VOORZITTER**: U bent ook precies door uw tijd heen. Dank u wel. Ik kijk even naar de BBB of er nog een aanvullende vraag is. Ja. Dat is dan de tweede termijn en heeft u één minuut.

Mevrouw **DE SAIN** (BBB): Dank u wel voor de heldere beantwoording. Ik heb een aanvullende vraag over het afromen. Zou ik dat stuk kunnen krijgen via de mail of schriftelijk, waar we dat dan in kunnen lezen. Want ik had in de Staatskrant van LNV gelezen dat private ondernemingen niet hoeven af te romen.

De toezegging van de prioriteit voor de PAS-melders. De minister heeft destijds gezegd dat die PAS-melders buiten hun schuld om in die situatie terechtgekomen zijn en dat LNV met de provincies alles op alles zouden zetten om daar prioriteit aan te geven, om snel te vergunnen. Dat was waar ik net 'nee' op zat te schudden, dat u dacht dat ik iets anders zou bedoelen. Dus daar graag nog een antwoord op.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan kijk ik even of de heer Klein van de ChristenUnie nog een aanvullende vraag heeft. Ja. Een minuut.

De heer **KLEIN** (CU): Ja, ook namens mij hartelijk dank voor de zorgvuldige, precieze beantwoording. Tegelijkertijd heb ik toch een beetje het gevoel dat wij wel heel gemakkelijk over ons heen laten lopen als provincie. U zegt: ja, de bevoegdheid ligt bij LNV en daarom hoeven wij geen additionaliteitscheck te doen. Maar ja, het zijn wel onze natuurgebieden en daar hebben wij toch verantwoordelijkheid voor. Dan zou ik toch verwachten dat, als je in het nieuws leest dat er zo'n grote uitkoopactie gebeurt, waarbij het over twaalf boerderijen gaat, waarbij je weet dat het in de buurt van onze natuurgebieden is, dat je toch even een telefoontje pleegt en zegt: jongens, letten jullie wel even op, want we hebben inderdaad een groot probleem in de natuurgebieden en wij willen wel dat die stikstofruimte die daarvoor nodig is, niet zomaar voor iets anders gebruikt gaat worden. Kunt u toezeggen dat u daar toch een iets stevigere positie gaat kiezen?

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Mevrouw Koning van het CDA.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Ja, dank voor de beantwoording. Dan heb ik nog een aanvullende vraag. Want het lijkt er dus op dat de manier waarop LNV die aanvragen beoordeeld anders is dan dat Noord-Holland dat doet. Dat Noord-Holland altijd elk verzoek eerst gaat afromen en dan de additionaliteitstoets toepast. Is dat onze eigen keus als Noord-Holland om dat zo te doen? Of moeten wij dat zo doen van het Rijk?

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan geef ik het woord weer aan gedeputeerde Kocken om in tweede termijn te reageren. U heeft ook slechts beperkte tijd.

Gedeputeerde **KOCKEN**: Ja. Mevrouw De Sain vraagt, volgens mij, er is een bericht van de minister dat zij met de provincies het probleem van de PAS-melders zo snel mogelijk wil oplossen. Dus met die toezegging, kunnen we dan niet meer voor de PAS-melders doen? Is dat dan wat u vraagt? Want volgens mij is in dit geval, deze vergunningen, ja, ik kan het tien keer zeggen, en ik snap wel dat we het jammer vinden, maar de bevoegdheid ligt gewoon niet bij ons. Wij gaan hier niet over. Ik denk eigenlijk dat we al best wel blij mogen zijn dat we wel hebben kunnen regelen dat wat er aan rest overblijft, hoe groot of klein die ook is, in ieder geval, nou ja, in dit geval naar de PAS-melders gaat. Ik weet niet, meneer Klein. of u daar dan voor of tegen bent, maar als we die naar de natuur moeten laten gaan, dat zou ook kunnen. In dit geval hebben we gekeken en willen we het graag in de PAS-meldersbank laten vallen. Ik denk dat het in algemeenheid niet zo is dat we daar een keuze in hebben gemaakt. Dat had misschien wel gekund, maar we hebben gezegd: wij kijken dat per besluit aan.

En u vraagt: hoezo kan dat anders zijn als dat LNV dat doet? Ja, in principe heeft elke provincie- Want daar zijn we dan toevallig wel bevoegd. En als je bevoegd bent, dan kun je ook bepalen: wat zijn je beleidsregels? En wij hebben in onze beleidsregels opgenomen dat extern salderen in een tweetrapsraket gaat. Eerst wordt er afgeroomd, daarna de additionaliteit getoetst. Dat kun je ook anders afspreken. Er zijn andere provincies die dat wellicht allemaal net weer iets anders insteken. Wij hebben die regels hier met elkaar afgesproken. Dus dat is zoals we het in Noord-Holland doen. Nou ja, ik zou bijna zeggen, gelet op wat de Raad van State ervan vindt, zou het best eens kunnen zijn dat het Rijk ons daarin zal volgen. Maar ik wil ook niet een al te grote broek aantrekken wat dat betreft. Ik geloof niet dat Noord-Holland alles beter weet. Maar in dit geval denk ik dat wij het misschien wel veiliger doen, juridisch gezien, dan sommige anderen.

Ja, en meneer Klein, ik vind het lastig, want u zegt: moeten we daar niet wat meer op doen? Ik denk dat wij vanuit de provincie echt ons belang in Noord-Holland, het natuurbelang, bij LNV regelmatig onder de aandacht brengen. Ook wel in dit verband, maar überhaupt dat wij ook, waar het gaat over de generieke maatregelen die in het kader van het PPLG aan de orde zijn, benadrukken dat wij overigens vaak buiten die maatregelen vallen, maar zelf hier ook heel graag geholpen willen worden en dat we er aandacht voor vragen; en dat dat het ook wel een beetje is. Als daarna Den Haag beslist 'voor onze regels is dit wat eruit hoort te komen, dit is onze beoordeling', dan is dat waar wij kennis van nemen. En wie het daar niet mee eens is, die gaat daar dan eventueel voor naar de rechter en dan horen wij of dat wel of niet binnen de regels is geschied. Dat is, vrees ik, zoals het gaat.

De **VOORZITTER**: Dank u wel.

Dan gaan wij naar de vragen die aan de orde zijn gesteld door de ChristenUnie inzake de afsluiting van de A7 vrachtverkeer, en het woord is aan de heer Klein van de ChristenUnie voor het stellen van de vragen.

Mevrouw **DE SAIN** (BBB): Voorzitter, sorry dat ik u onderbreek, maar ik had gevraagd om een toezegging van gedeputeerde Kocken of ik dat document over die dertig procent afroming per mail toegestuurd kon krijgen.

Gedeputeerde **KOCKEN**: Excuses. Ik ben alweer terug. Ik heb hier gewoon een voetnoot met een url en die kan met iedereen gedeeld worden. Ik weet alleen even niet wat daar de nette weg voor is. Zal ik ze aan de griffier geven dat ze in de notulen kunnen worden opgenomen of zo? Dan kunt u ze daaruit halen.

Mondelinge vragen ingediend door de ChristenUnie inzake Afsluiten A7 vrachtverkeer

De **VOORZITTER**: Prima, dan geef ik nu toch het woord aan de heer Klein van de ChristenUnie voor de vragen die zijn ingediend over de afsluiting van de A7 voor het vrachtverkeer.

De heer **KLEIN** (CU): Ja, dank u wel, meneer de voorzitter. Inderdaad, Rijkswaterstaat heeft besloten om de brug over het Noord-Hollands Kanaal op de A7 per 29 april geheel af te sluiten voor vrachtverkeer, ongeacht het gewicht. En dat is omdat een eerder verbod voor vrachtwagens zwaarder dan vijfentwintig ton, massaal overtreden werd. Daardoor is het nu fors drukker geworden met vrachtwagens op provinciale wegen, zoals bijvoorbeeld de N247. Er gaat nu heel veel vrachtverkeer door Broek in Waterland. Dat levert allerlei problemen op. Zo is het minder veilig, al was het maar omdat die brug in Broekwaterland er nog steeds ligt waar twee vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren, maar ook natuurlijk door overlast, zoals geluid en uitstoot. En daarbij, en dat is een beetje het zure, worden Noord-Hollandse ondernemers die zich wel aan de regels hielden, nu gestraft omdat ze onnodig moeten omrijden. Wij vinden dit een nogal ongelukkig besluit. Wij hebben daarom de volgende vragen aan GS. Heeft u contact gehad met Rijkswaterstaat over dit besluit? En heeft u geprobeerd dit besluit te voorkomen? Heeft u bij Rijkswaterstaat bijvoorbeeld gepleit voor een alternatief, zoals, en dat lijkt ons toch heel logisch, honderd procent controle en handhaving. Want als je, iedere keer dat een vrachtwagen te zwaar is, een boete van duizend euro geeft, dan denk ik dat het heel snel afgelopen is. En zo nee, bent u bereid dit alsnog te doen om op deze manier de goedwillende Noord-Hollandse ondernemers te helpen? Onze derde vraag is: denkt u dat deze situatie met zoveel meer zwaar verkeer op provinciale wegen houdbaar is tot september 2024? En 4, is de extra drukte op provinciale wegen inmiddels reden voor de provincie om aanvullende maatregelen te nemen? Want u heeft de vorige keer toegezegd dat de provincie monitort wat er gebeurt. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Ik geef het woord aan gedeputeerde Olthof.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, dank u wel, voorzitter. Vraag 1, heeft u contact gehad met Rijkswaterstaat? Ja, er is contact. Er is regelmatig contact, en vooral bij dit soort maatregelen is er een overleg met alle stakeholders. Dus ja, dat overleg heeft plaatsgevonden.

Heeft u geprobeerd het besluit te voorkomen? Dat hebben we niet geprobeerd, omdat we wel hebben aangegeven, onze zorg geuit hebben, juist de punten die u noemt: wat betekent dit voor het onderliggende wegennet? Straffen we daar niet uiteindelijk wel de goedwillende ondernemers mee? Dus dat hebben we wel ingebracht. Maar uiteindelijk heeft Rijkswaterstaat op basis van de afwegingen die ze hebben gemaakt waar al deze punten zijn meegenomen, dit besluit genomen. Een verstrekkende maatregel, maar ik denk wel een noodzakelijke maatregel.

Want hebben wij gepleit voor alternatieven? Ja, we hebben gepleit voor alternatieven. Er zou inderdaad op een andere manier gecontroleerd kunnen worden, zodat je uiteindelijk wel de slechten aanpakt en dat de goeden gewoon door kunnen rijden. Alleen dat aanpakken van die slechten is een heel ingewikkelde, omdat het gaat over een aslastbeperking. Dat betekent dat je met heel specifieke metingen moet gaan wegen van, wat is de aslast van verschillende vrachtwagens? U kunt zich voorstellen, op een plek waar heel veel verkeer rijdt, dat dat een onmogelijke opgave is. En Rijkswaterstaat, I&W in dit geval, want de minister heeft volgens mij ook dit besluit expliciet genomen, is dit, nou, in ieder geval niet de maatregel die ze makkelijk

hebben genomen, maar uiteindelijk zagen ze geen andere mogelijkheid om dit besluit te nemen, wat verstrekkend is. Ik ben met u eens, en het is, volgens mij, ook zelfs vanuit de transport en logistiek ook aangegeven, dat ze het betreuren dat een aantal, nou ja, slechte, in ieder geval de wereld voor de goeden aan het verzieken zijn.

Punt drie, denkt u dat deze situatie, met veel zwaar verkeer op provinciale wegen, houdbaar is tot september. Ja, dat denken we wel. Maar u heeft zelf al aangegeven, ik heb het zelf eerder ook al aangegeven: we monitoren natuurlijk wel wat dit betekent. Ja, dat betekent overlast voor de omliggende wegen op een aantal plekken waar het al heel druk is. Dat is een consequentie. Maar op het moment dat het niet meer houdbaar is, het nog gevaarlijker wordt of dat onze wegen het niet aankunnen, dan zullen we dat zeker ook doorgeven en zullen we ook maatregelen nemen. Zijn er al extra maatregelen genomen? Nee, op basis van de omleiding zijn er nog geen extra maatregelen genomen. Ik wil u wel melden, om volledig te zijn, dat wij bij een viaduct op de N244 in ieder geval wel als voorzorg een aslastbeperking van tien ton hebben ingevoerd. Dat heeft niet zozeer te maken met de omrijroute, maar wel in ieder geval ook vanuit de zorg over van, hé, kan dit viaduct inderdaad de aslast aan? Dus daar is wel een maatregel genomen. Dat heeft niet zozeer te maken met die omrijroutes, maar het is wel een maatregel die we hebben genomen.

De **VOORZITTER**: Dank u. Ik kijk naar de heer Klein of er nog vervolgvragen zijn. Zijn er nog andere Statenleden die een vervolgvraag hebben over dit onderwerp?

Mondelinge vragen ingediend door de SP inzake Omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg 16 Camping Sandevoerde

De **VOORZITTER**: Zo niet, dan gaan we naar de derde set vragen die zijn gesteld door de SP inzake de omgevingsvergunning infrawerkzaamheden Kennemerweg. Dan geef ik het woord aan mevrouw Bouhlel van de SP.

Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP): Dank u wel, voorzitter. Ik zal niet alles voor gaan lezen. Het staat ook allemaal in iBabs. Maar ik neem jullie wel eventjes mee. Nogmaals, op 11 maart is die infrawerkzaamheden-omgevingsvergunning afgegeven. Met deze vergunning kunnen graafwerkzaamheden plaatsvinden. De nieuwe projectontwikkelaar wil daar een grote vijver gaan graven, wat dus in dat gebied helemaal niet mag. Ze kunnen kabels aanbrengen, leidingen, aanleg van riolering, tenminste, het vervangen van riolering, paden en wegen aanleggen. Echter, deze omgevingsvergunning is onvoldoende zorgvuldig voorbereid en gebaseerd op onjuistheden.

Het plaatsen van luxe vakantiewoningen is een strijd met het bestemmingsplan. Volgens het bestemmingsplan mogen er alleen op bestaande kampeerplaatsen kampeermiddelen vervangen worden. Een vakantiewoning, zoals de projectontwikkelaar wenst, is dus niet toegestaan, omdat ze gebouwd zullen worden op andere plekken dan waar nu kampeermiddelen staan en tevens worden ze bevestigd en verankerd aan de grond met zogenaamde paalfunderingen. Afgelopen november heeft de projectontwikkelaar hier drie voorbeeldhuisjes willen plaatsen. Er werd gezegd: ze zijn kant-en-klaar neer te zetten. Er zijn gewoon palen geslagen, er is een fundering met beton gestort, de bouw is stilgelegd. En met diezelfde huisjes dient de projectontwikkelaar een nieuw herstructureringsplan in. Als het de vorige keer niet kon, kan het nu nog steeds niet. Het plan is ook niet uitvoerbaar vanwege het ontbreken van de vergunning ontgrondingsactiviteit, ontbreekt er een ontsluitingsmogelijkheid en is het in strijd met de Wet natuurbescherming, omdat er niet getoetst is of er sprake is van stikstofdepositie en nadelige gevolgen voor flora en fauna.

Wij hebben daar een paar vragen over. Het gebied is namelijk, zo is te lezen op de site van Noord-Holland in de actualisatie Intentieprogramma Bodembeschermingsgebied op bladzijde 151 tot en met 153, dat het bestaat uit waardevolle duinzandgrond. De vraag hiervan is dus: is Gedeputeerde Staten het met de SP eens dat de aanlegvergunning in vrijheid is met de provinciale regelgeving tot waardevolle duinzandgronden en hiermee de vergunning onzorgvuldig verleend is? Zo nee, waarom niet?

Ik had het net al even over de vijver. Ze hebben ingediend dat ze niet dieper willen graven dan drie meter. Echter is het huidige pijl 1,9-

De **VOORZITTER**: Mevrouw Bouhlel, ik moet u erop wijzen dat uw tijd erop zit. Dus ik wil u verzoeken om nu de vragen, waar u antwoord op wil, nog even heel snel te stellen.

Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP): Sommige vragen hebben wel enige uitleg nodig.

De **VOORZITTER**: Ja, het spijt me, maar mondelinge vragen zijn bedoeld voor een mondelinge vraag en daar heeft u drie minuten voor. En anders verwordt dit instrument tot een ander instrument. Ja, ik kan er niets aan doen. Ik moet u helaas houden aan de tijd. Dus ik geef u nog de kans om twee vragen te stellen, maar dan zonder inleiding.

Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP): Ik wil ze wel allemaal voorlezen, maar dan zou ik de gedeputeerde willen aanraden om dan nog even naar de uitleg te kijken die ik er dan bij gezet heb.

Mogen we erop vertrouwen dat de vergunning dan ook niet verleend gaat worden? Zo nee, waarom niet? Is Gedeputeerde Staten het met de SP eens dat er niet eerder gestart kan worden met werkzaamheden voordat de Kennemerpark een dergelijk rapport overlegt en daarmee een toename van stikstofdepositie uitgesloten wordt? Zo nee, waarom niet? Is Gedeputeerde Staten het met de SP eens dat door aanwezigheid van in ieder geval bovenstaande diersoorten vooraf onderzocht zou moeten worden wat de gevolgen van de werkzaamheden zijn op flora en fauna in dit gebied? Dat dit door een onafhankelijke ecoloog zou moeten worden beoordeeld? Zo nee, waarom niet? Is Gedeputeerde Staten het met de SP eens dat op grond hiervan het rapport onzorgvuldig is? Het gaat om de archeologische waarde? Zo nee, waarom niet? Is Gedeputeerde Staten het met de SP eens dat dit wel had moeten gebeuren? Dit gaat dan over de boringen die plaats hebben gevonden en die niet verder onderzocht zijn. Zo nee, waarom niet? En is Gedeputeerde Staten het met de SP eens dat ook nader onderzoek plaats had moeten vinden naar het archeologisch oogpunt, met name de resten steen die gevonden zijn?

Dank u wel voor uw coulance.

De **VOORZITTER**: De heer Olthof namens het College.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dank u wel, voorzitter. Volgens mij een onderwerp waar we het eerder over hebben gehad met elkaar. Ik wil hier toch wel duidelijkheid over geven wat hier aan de hand is.

Er is inderdaad een omgevingsvergunning afgegeven door de gemeente Zandvoort voor infrawerk. Er is geen bouwvergunning afgegeven. Er is een omgevingsvergunning van infrawerk afgegeven. Die is verleend door de gemeente Zandvoort. Dat is ook een bevoegdheid van de gemeente Zandvoort en geen bevoegdheid van de provincie Noord-Holland. Dus de vragen die daarover gesteld zijn over volledigheid, onzorgvuldigheid, daar gaan we niet over. Daar ga ik dus ook geen uitspraak over doen.

Als het gaat over een vergunning voor ontgravingen, zo'n ontgravingsactiviteit, het uitgraven van een waterpartij, daar moet een vergunning worden aangevraagd bij het Noordzeekanaalgebied. Dat is een verantwoordelijkheid van de provincie, maar een volledig mandaat ligt bij het Noordzeekanaalgebied. Die vergunningsaanvraag wordt nog beoordeeld. Dus die is nog niet afgegeven. Die wordt nog beoordeeld. U mag er ook vanuit gaan dat die ook zorgvuldig wordt beoordeeld en dat die op basis van alle beschikbare informatie ook beoordeeld zal worden en wel of niet zal worden afgegeven. Ten aanzien van de natuurvergunning, ook een bevoegdheid van de provincie Noord-Holland bij de omgevingsdienst Noord-Holland-Noord. Daar zal inderdaad al deze werkzaamheden gaan plaatsvinden en zal er aangetoond moeten gaan worden: enerzijds over stikstof en anderzijds de effecten op het omliggende gebied voor flora en fauna. En op basis daarvan, als dat rapport wordt afgegeven, zal ook daar een vergunning, als dat nodig is, dat zal beoordeeld moeten worden er een vergunning aangevraagd moet worden, een natuurvergunning, en die zal worden beoordeeld door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. Dus voor alle duidelijkheid: verschillende bevoegdheden. De gemeente Zandvoort heeft de omgevingsvergunning voor de graafwerkzaamheden, de infrawerkzaamheden, afgegeven; de provincie Noord-Holland voor de ontgravingswerkzaamheden. Die wordt beoordeeld; is nog niet

afgegeven, wordt beoordeeld. En als het nodig is, en dat zal aangetoond moeten worden, dan zal er een vergunning aangevraagd moeten worden voor de andere werkzaamheden. Dan zal er een natuurvergunning moeten worden afgegeven. En dat is ook een bevoegdheid voor Noord-Holland. Maar die is ook nog niet aangevraagd en ook nog niet afgegeven. Dus in dat opzicht is dit de procedure en is dit daarmee ook het antwoord op deze vragen.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Ik kijk even of mevrouw Bouhlel nog een aanvullende vraag heeft. Ja, u heeft nog een aanvullende vraag. Dan ga ik u er vast op wijzen dat u één minuut heeft.

Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP): Ik red het wel in één minuut. Ik heb twee aanvullende vragen. Het is grondbeschermingsgebied. Daar gaat naar mijn mening de provincie wel degelijk over. Dus in die zin zou de provincie daar toch wel degelijk stappen in moeten zetten. En mijn tweede vraag is dan ook: wat gaat de gedeputeerde doen als er toch gegraven wordt, toch gebouwd wordt, zonder dat de vergunningen helemaal compleet zijn?

De **VOORZITTER**: Ik kijk even of er nog andere aanvullende vragen zijn vanuit de Staten. Nee. Dan geef ik het woord wederom aan gedeputeerde Olthof.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dank u wel, voorzitter. Ik heb al aangegeven, de ontgravingsvergunning moet worden aangevraagd bij de provincie Noord-Holland. Die ligt ook voor bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Die is daar bevoegd gezag voor. Die wordt op dit moment ook beoordeeld en is nog niet afgegeven. Als het gaat over andere werkzaamheden, daar waar de provincie bevoegd gezag is, dan zullen we dat uiteraard beoordelen. Maar wij zullen niet in de plaats treden van de gemeente Zandvoort als zij het bevoegd gezag is voor het afgeven van een omgevingsvergunning voor het bouwen van. Als dat uiteindelijk niet het provinciale belang raakt, dan is dat de verantwoordelijkheid van de gemeente Zandvoort en niet van de provincie Noord-Holland. Dus wij zullen gaan kijken van: waar raakt het de provincie? Waar raakt het onze bevoegdheid? Waar raakt het ons belang? En daar zullen we uiteraard ook optreden als dat nodig is.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dat was het vragenuur.

Dan zijn wij aangekomen bij agendapunt 10.a. Ik moet u melden dat ik even een spoedoverleg heb met een van onze ministers in Den Haag. Ik heb aan de tweede vicevoorzitter gevraagd om mij weer te vervangen. De heer De Wit, bent u daartoe bereid? U staat al op. Dus dat is prima. Dat betekent dat onze tweede vicevoorzitter het fractiedebat zal leiden inzake de voortgang van het PPLG. Ik kom zo snel mogelijk terug. Dank u wel.

Voorzitter: de heer De Wit

10.a Fractiedebat inzake Voortgang PPLG (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).

De **VOORZITTER**: Goed, dan vervolgen wij deze vergadering met het fractiedebat inzake voortgang PPLG. Dat is aangevraagd door mevrouw Schneemann van de fractie Volt. Wij zullen dit debat houden met een spreektijd van drie minuten per fractie. De spreektijd, zal ik u op voorhand melden, loopt mee bij het plaatsen van interrupties en wordt stilgezet bij de beantwoording van die interrupties en bij het voorlezen van het dictum van eventueel ingediende moties.

Ik vraag om enige stilte in de zaal. Ik zal het woord geven aan mevrouw Schneemann van Volt, die het fractiedebat immers heeft aangevraagd en die kan duiden wat zij van de andere fracties, maar ook van het college als deelnemer aan het debat, verwacht.

Eerste termijn Provinciale Staten
Mevrouw **SCHNEEMANN** (Volt): Dank, voorzitter. Ik wil even teruggaan naar het jaar 1992. Niet alleen mijn geboortejaar, maar ook het jaar van de Europese Vogel- en habitatrichtlijn. We zijn inmiddels 32 jaar verder en het voldoen aan deze wet is nog steeds de belangrijkste doelstelling van het PPLG. We vinden het dan ook teleurstellend dat er na 32 jaar nog ontzettend weinig gebeurt in het PPLG in Noord-Holland. En natuurlijk hebben voorgaande coalities belangrijke

stappen gezet in de afgelopen jaren, maar toch merken we ook dat de afgelopen maanden frustrerend waren, want wat Volt betreft gebeurt er veel te weinig. De tijd dringt, terwijl we niet kunnen wachten met werken aan natuurherstel en duidelijkheid voor agrariërs. We waren dan ook verrast dat er in de afgelopen commissievergadering onduidelijkheid was of alle coalitiepartijen eigenlijk nog wel achter de belangrijkste doelstellingen van het PPLG staan, namelijk natuurherstel. En hoewel deze vertraging natuurlijk deels komt door de val van het kabinet, vindt Volt dat er toch meer kan gebeuren. Zo hadden we bijvoorbeeld kunnen leren van onze eerste indiening van de koploperprojecten, waar we een teleurstellend bedrag voor kregen. Maar in plaats van te evalueren hoe we de tweede indiening succesvoller konden laten zijn, hebben we deels precies dezelfde projecten ingediend en zijn we ook bij de andere projecten weinig concreet geworden of zijn we zelfs niet bekend bij gemeenten. En hadden we maar geleerd van provincies als Utrecht en Zuid-Holland. Het is in het belang van de Noord-Hollandse inwoners, boeren, bedrijven en andere organisaties, dat we betrouwbaar langetermijnbeleid maken en dat we dit niet vertragen. Want als we op deze voet doorgaan, worden de problemen alleen maar groter zolang we niet aan Europese wet- en regelgeving voldoen. We zien helaas dat PS weinig geïnformeerd wordt over de inhoudelijke stand van zaken, waardoor de commissie Landelijk Gebied elke maand weer een discussie over het proces heeft. En we zouden graag naar de inhoud gaan. Tegelijkertijd maken we ons ook heel veel zorgen, want gaan we deze doelen eigenlijk wel halen? En hoe garanderen we de Noord-Hollanders dat de maatregelen die we nu nemen, effectief zijn? Zodat we niet over een paar jaar met heel veel spoedmaatregelen moeten komen.

Volt wil oplossingen voor het landelijk gebied die houdbaar zijn voor de lange termijn, want alleen als we de transitie naar een toekomstbestendig landelijk gebied echt gaan inzetten, is Noord-Holland erbij gebaat. Denk daar bijvoorbeeld aan echt werken aan een gezonde natuur en aan de transitie naar kringlooplandbouw. Laten we kiezen voor maatregelen waarvan de impact bewezen is en die haalbaar blijven voor de lange termijn. We horen dan ook graag van de andere fracties hoe zij hierover denken. Zien zij de PPLG-doelen als haalbaar? Welke lessen willen we van andere provincies leren? En hoe willen we als PS verder geïnformeerd worden door GS? Maar misschien het belangrijkste: staan partijen eigenlijk nog wel achter de doelstellingen van het PPLG? Want na 32 jaar werken aan het verbeteren van de natuur kunnen we volgens Volt niet nog langer wachten met echte oplossingen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank voor deze aanvang van het debat. Ik ga de volgorde van deze sprekerslijst af voor de eerste termijn van Provinciale Staten en dan ga ik even het lijstje opnoemen en dan daarmee aanvangen. De heer Leerink van de Partij van de Arbeid, de heer Mantel van JA21, mevrouw Haas van de Partij voor de Dieren, de heer Dessing van Forum voor Democratie, de heer Vendrig van de BBB, de heer Klein van de ChristenUnie, de heer Mülder van D66, de heer Van Tiggelen van de PVV, mevrouw Ouderkerken van de VVD, mevrouw Koning van het CDA, mevrouw Alberts van de SP, en Statenlid Van wijnen van GroenLinks. Daar zie ik een hand in de lucht gaan van mevrouw Van der Helm van 50PLUS. Die zetten we bij deze lijst erbij. Dan gaan we dit debat vervolgen met de inbreng van de heer Leerink van de Partij van de Arbeid.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja, dank u wel, voorzitter. Dank voor het aanvragen van het debat. U begon uw bijdrage met een teruggang naar 1992. Ja, ik zou toch iets dichterbij willen blijven en dat is de afgelopen commissievergadering, want daar is volgens ons het belangrijkste deel van dit gesprek eigenlijk al gewisseld. Ik kan antwoorden geven op de vragen die u gesteld heeft, maar dat zullen overwegend dezelfde antwoorden zijn die we toen ook al naar voren hebben gebracht.

Wat ons betreft is het heel helder: wij staan achter de doelstellingen van het PPLG. Dus die kunnen we afvinken.

Hoe groot achten de partijen de kans dat het PPLG succesvol wordt, gezien het feit dat er te weinig vooruitgang wordt geboekt. Nou, ‘heel groot’, zou mijn antwoord daarop zijn; met één grote disclaimer en dat is inderdaad wel de situatie in Den Haag. Want we hebben ons eigen PPLG onder stoom en kokend water, eigenlijk in opdracht van Den Haag, zou ik bijna willen zeggen, afgeleverd. En vervolgens trok men in Den Haag stekker eruit en is het al jarenlang afwachten of daar wat gebeurt. En nog even afgezien van het feit of er eind deze week zicht is op een nieuw kabinet, heb ik er niet veel fiducie in dat we het komende halfjaar heel veel meer uit Den Haag te verwachten hebben. Dus dat is wel één grote disclaimer in dit verhaal.

De **VOORZITTER**: Daar heeft de heer Mülder een interruptie bij.

De heer **MÜLDER** (D66): Ja, dank u wel voor het woord. U zei net zelf: wij, als PvdA, staan volledig achter die doelen van het PPLG. Dat is in mijn opzicht, als ik mijn stukken lees, natuurherstel als hoofddoel. Klopt dat? Laten we daar even mee beginnen, met die vraag. En zo ja, als u dat dat met mij eens bent: hoe gaat u om met een coalitiepartij, de BBB, die toch bij de vorige commissievergadering zei dat dat wat hun betreft niet het doel is van het PPLG.

De heer **LEERINK** (PvdA): Er staan heel veel doelen in het PPLG. En die hebben we met elkaar afgesproken. Dat is een evenwichtig verhaal met elkaar. We staan achter al die doelen. Daar zit balans in, wat ons betreft. Het gaat erom dat we elkaar daarin vinden. Er staan een heleboel doelen in als het gaat om natuurherstel. Hartstikke belangrijk. Maar ja, u kunt mij nog een keer gaan overhoren welke doelen- Volgens mij weet u dondersgoed welke doelen erin staan. Wij staan achter die doelen en zijn met elkaar bezig om die doelen te bereiken. Ik heb geen indicatie dat andere partijen niet achter die doelen staan.

De **VOORZITTER**: Dan nog een vervolg van de heer Mülder? Dat is niet het geval. Dan gaan we naar de volgende: mevrouw Haas van Partij voor de Dieren.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Ja, dank u wel. U heeft het over doelen van het PPLG waar u achter kunt staan, maar welke doelen worden dan precies gehaald met de koploperprojecten die zijn ingediend? Daar hebben wij absoluut geen enkel vertrouwen in en geen enkel inzicht ook.

De heer **LEERINK** (PvdA): Kijk, als ik hier alle koploperprojecten ga toedelen aan doelen- Het gaat om het grote geheel, volgens mij, en de hele aanpak die daarachter zit. Al die koploperprojecten dragen wel voor een deeltje, denk ik, bij aan het resultaat, maar lang niet genoeg. Als het gaat om de koploperprojecten – maar daar komen we misschien ook wel bij de tweede vraag van Volt – valt er inderdaad denk ik wel wat te leren.

De **VOORZITTER**: En dan gaan we weer terug naar de heer Mülder met een vraag of opmerking.

De heer **MÜLDER** (D66): Ja, dank u wel voor het woord. Maar dit was toch een bijzondere uitspraak, want inderdaad precies of koploperprojecten aan een bepaald doel zijn gekoppeld, precies dat was de kritiek van het Rijk op onze plannen. Daarom hebben we geen geld gekregen. Althans, hypothetisch geld. Maar dat is de tik op de vingers die we toch hebben gekregen. Bent u dat met mij eens?

De **VOORZITTER**: Deelt u dat standpunt, meneer Leerink.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja. Nee, kijk, als je kijkt naar de koploperprojecten, dan kom ik meteen bij vraag twee, volgens mij, kun je zien dat in de beoordeling, ik zeg het maar even zo, de hardcore natuurprojecten hebben gescoord en de, wat ik dan maar even noem, innoveren-bij-de-boer-projecten niet hebben gescoord of veel minder hebben gescoord. Nog even afgezien van het feit hoe je dat beoordeelt en hoe je daartegenaan kijkt, dan zou je in ieder geval, als je kijkt welke projecten je voor een tweede tranche indient, zou ik zeggen: hou daar rekening mee. En in die zin zijn wij – en ook dat hebben we, volgens mij, in de commissie gewisseld – daar ook wel kritisch op en zijn we benieuwd naar de achterliggende strategie daarachter, nog even los van de vraag of die tweede tranche er überhaupt gaat komen. Ja, daar ben ik het mee eens. Heb ik het idee dat de koploperprojecten, zoals ze nu ingediend zijn, niet nuttig zijn en niet bijdragen aan het realiseren van doelen van het PPLG? Nee, dat is ook niet zo. Laten we wel wezen, die koploperprojecten zijn maar een fractie, echt een fractie, zal ik maar zeggen, van alles wat er moet gebeuren met elkaar om het PPLG te realiseren. Ik zou willen dat het anders was, maar het is klein bier. Dus ja, ook dat moet kloppen. En ook ja, als je dan weer nieuwe projecten indient, zorg er dan voor dat die projecten zo kansrijk mogelijk zijn, maar ga niet doen alsof de doelstellingen van het PPLG gehaald zouden kunnen worden met die koploperprojecten. Was het maar waar.

De **VOORZITTER**: En daar was de punt en daar is de vraag van mevrouw Haas wellicht nog op dit punt. Dan gaan we door met de rest van de inbreng.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Dank u wel. Maar op welke manier ziet u dan dat er projecten zijn die de natuur versterken? Een van de doelen van het PPLG, waar wij absoluut geen enkele inzicht in hebben gekregen.

De **VOORZITTER**: Een korte reactie, meneer Leerink.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ja, nou ja, kijk, is zijn totaliteit zijn we natuurlijk, maar dan hebben we het over alle doelen met betrekking tot het PPLG, bezig met die gebiedsgerichte aanpak en zijn we op vele fronten bezig, denk ik, om die doelen met elkaar te bereiken. Daar gaan we binnenkort ook gericht met elkaar over spreken, en dat is ook nodig. Dat zijn we met u eens. Daarom hebben wij, als Partij van de Arbeid, samen met een aantal andere partijen, hebben we ook een discussienotitie ingediend, omdat we gezegd hebben: ja, er moet wel meer helderheid komen en we willen daar wel slagen in maken met elkaar. Dus is dat een antwoord op uw vraag?

De **VOORZITTER**: Dat lijkt me wel. Ik hoop dat het zo is, maar toch niet. Nog een korte aanvulling en dan ga ik echt door met het volgende onderwerp.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Dank u wel, voorzitter. Ik zou hem iets concreter kunnen maken: kunt u één project noemen waarin de natuur hersteld wordt?

De heer **LEERINK** (PvdA): Nou, ik denk, überhaupt alle pogingen die wij doen om ons NNN uit te breiden, om er maar eens eentje te noemen, zal ik maar zeggen, ja, daar zijn we toch permanent- Het mag allemaal niet snel genoeg gaan, zal ik maar zeggen, en het mag- Dat zijn toch allemaal pogingen, zal ik maar zeggen, om ervoor te zorgen dat we die doelen wel halen?

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Volgens mij, hebben we zojuist-

De **VOORZITTER**: Via de voorzitter graag. En dat was het laatste punt. En we gaan hier niet over individuele projecten dimdammen. De heer Leerink gaat zijn betoog vervolgen.

De heer **LEERINK** (PvdA): Oké, volgens mij was ik bij vraag een van de vier vragen die gesteld zijn, en heb ik inmiddels ook een antwoord gegeven op vraag twee. Dat ging over dat lerend vermogen. Dus wij hopen dat dat er wel degelijk in zit.

Zijn de fracties het ermee eens dat de informatievoorziening en inzet vanuit GS op dit dossier onvoldoende zijn? Als het gaat om de inzet: zeker niet. Als het gaat om de informatievoorziening, kwam die, wat ons betreft, langzaam gang, maar hebben we wel het idee dat we langzamerhand op vlieghoogte komen, om het zo maar te zeggen. En als het gaat over vraag vier: welke stappen willen wij als PS zetten om onze kaderstellende en controlerende rol op dit dossier beter in te vullen en wat zou de rol van GS daarin kunnen zijn? Een terecht punt. Wij hebben al bij de Algemene Beschouwingen als Partij van de Arbeid overigens een motie ingediend, waarin wij hebben gevraagd om een aantal concrete doelen per gebied. Die hebben we toen aangehouden. We hebben de afgelopen commissievergadering een discussienotitie ingediend om met de commissie te spreken over hoe we tot een goede aanpak hierover zouden komen. Er zijn ook een aantal afspraken over gemaakt. Er komen een aantal technische briefings. Nou ja, ik hoef die afspraken hier niet te herhalen. Dus ja, het is belangrijk dat we die rol nemen. En ja, daar nemen we als Partij van de Arbeid ook onze verantwoordelijkheid in, wat ons betreft. En wij kunnen uit de voeten vooralsnog met de afspraken die nu zijn gemaakt. Als daar op enig moment bijstelling nodig is, dan zullen we dat wederom met elkaar als commissie zo moeten organiseren.

De **VOORZITTER**: Dat roept een vraag op bij de heer Mülder van D66.

De heer **MÜLDER** (D66): Ja, dank u wel. Ja, wanneer kan ik dan inderdaad die aanpassingen gaan doen die u mij belooft? Inderdaad, dat u zegt: goh, als we het niet goed vinden, dan gaan we inderdaad pats-boem die aanpassingen doen op een bepaald moment.

De heer **LEERINK** (PvdA): Nou, kijk, even heel simpel, wij zijn, als Partij van de Arbeid zijnde, gewoon de vorige keer in de commissie met een discussienotitie gekomen, omdat we vonden dat een aantal dingen niet goed gingen. Dat hebben we besproken in de commissie. Aan de hand daarvan hebben we met elkaar een aantal werkafspraken gemaakt. Niets staat u in de weg om, op het moment dat u denkt van 'ja, nu hebben we een aantal weken afspraken gemaakt, maar het werkt toch niet', om ook zelf het initiatief te nemen om dat wederom in de commissie aan de orde te stellen en te kijken hoe we dat toch op een andere manier kunnen organiseren. Ik heb er op dit moment geen aanleiding voor om ervan uit te gaan dat de afspraken die we nu hebben gemaakt, niet gaan werken. Maar ja, het is allemaal work in progress. Laten we elkaar scherp houden.

De **VOORZITTER**: De heer Mülder op dit punt.

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u wel. Ja, het is heel interessant wat u zegt. Want u zegt: ja, ik heb geen aanleiding om te denken dat er iets niet klopt. Oké, dat snap ik. In principe moeten we dat vertrouwen hebben. Maar wanneer krijg ik een stuk te zien wat uiteindelijk wordt ingeleverd, waar ik uiteindelijk kan zeggen: hé, dit is niet goed of wel goed?

De heer **LEERINK** (PvdA): Daar zijn, volgens mij, ook afspraken over gemaakt. U wordt meegenomen als het gaat om de veertig procent-versie van het PPLG. Daar kunt u invloed op uitoefenen. Dat komt terug, zal ik maar zeggen. En eigenlijk zoals we dat altijd met elkaar gedaan hebben met stukken die een wat langere doorloop hebben. Er komen verschillende versies langs, PS levert inbreng en GS probeert dat zo goed mogelijk te verwerken. En uiteindelijk leidt dat tot een definitief stuk wat hier in PS besproken wordt en waar je een finaal oordeel over geeft met elkaar. En als je het dan nog steeds niet eens bent, dan dien je een amendement in op het voorstel. Ja, zo werkt het.

De **VOORZITTER**: Dank voor deze toelichting, meneer Leerink. Meneer Mülder, heeft u er nog één vraag over bij deze?

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u wel. Dan wil ik heel graag weten hoe wij amendementen kunnen indienen op een veertig of tachtig procent-versie, want naar mijn idee kan dat eigenlijk niet eens.

De heer **LEERINK** (PvdA): Nee, en dat moeten we ook helemaal niet willen. Kijk, we moeten ook niet net doen alsof wij voor de eerste keer hier met veertig of tachtig procent-versies werken. Toen wij in de vorige periode over de voedselvisie spraken, hebben we ook wel over een aantal versies met elkaar gesproken. Het ging gewoon op basis van vertrouwen. Er was een veertig procent-versie, die bespraken we in de commissie en vervolgens kwam er een volgende versie en dan maakte GS duidelijk wat ze toegevoegd hadden op basis van die eerste bespreking. En uiteindelijk werkte je zo met elkaar toe naar een definitieve versie, en die ligt hier ter besluitvorming voor. Ja, dat lijkt mij een heel logische manier van werken. En het lijkt mij ook onbegonnen werk om dat op een andere manier te gaan doen.

De **VOORZITTER**: Ik wil de heer Mülder vragen om dit gesprek voort te zetten in de commissievergadering bij de bespreking van dit onderwerp, want ik denk niet dat we nog verder komen dan waar we nu zijn.

En de vraag aan de heer Leerink om zijn betoog te vervolgen.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ik was klaar.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. Dan gaan we door naar de heer Mantel van JA21.

De heer **MANTEL** (JA21): Ja, voorzitter, dank. En dank ook aan de indieners van het debat. Voorzitter, ellenlange commissievergaderingen waarin we, laten we wel eerlijk zijn, niet tot nauwelijks vooruitgang geboekt hebben in het PPLG. Tenminste, niet voor zover wij het kunnen overzien, want onze fractie heeft eigenlijk geen idee meer waar we nu precies staan in het proces van dit PPLG. En het was dan ook daarom dat onze fractie onlangs het idee opperde om desnoods een veertig procent-versie van het PPLG voor te leggen aan de Staten, zodat we door middel van

de instrumenten waar wij gebruik van kunnen maken, sturing kunnen geven aan GS. Helaas dachten de coalitiepartijen er anders over. Enerzijds zeer terecht vanwege technische bezwaren, maar anderzijds omdat we er ook geen geheim hoeven te maken dat deze partijen, nou, laten we zeggen, allemaal een andere kant op willen.

Voorzitter, keuzes maken, dat vragen wij de coalitie. Met keuzes kun je het eens zijn of niet. Daar kun je over discussiëren of niet. En dat is de bedoeling van dit huis. Maar het grote probleem is: er valt niet te discussiëren over de inhoud als die er niet is. Dus nogmaals de oproep aan de coalitiepartijen: maak keuzes met een financiële onderbouwing, leg die voor aan PS en dan kunnen we aan het werk; want er is werk genoeg.

Voorzitter, ik zal de vier vragen van de indieners van het debat nog even kort beantwoorden.

Hoe groot achten wij de kans dat het PPLG succesvol wordt? Dat ligt eraan wat we onder de noemer 'succesvol' kunnen scharen. En daarnaast is het zo dat onze fractie steeds meer het gevoel krijgt dat het college de boel eigenlijk voor zich uit wil schuiven om maar geen keuzes te hoeven maken. En daar heeft het gebrek aan financiën, net ook door de heer Leerink genoemd, zeker een grote rol in. Maar wat ons betreft zou, kort maar krachtig samengevat, het PPLG succesvol kunnen zijn met de sterke agrarische sector, goed agrarisch, dan wel natuurbeheer, weidevogelbeheer en een bossenstrategie in combinatie met recreatie.

Vraag twee. Het is voor de fractie van JA21 nog steeds onduidelijk hoe het nou zo heeft kunnen lopen dat wij voor onze provincie relatief weinig geld hebben gekregen voor onze projecten. Zou de gedeputeerde daar nog eens uitgebreid op kunnen reflecteren? Wat is er nou goed gegaan, wat is er fout gegaan? Zijn de aanvragen wel goed ingediend of juist niet? En hebben we nou wel of niet het onderste uit de kan gehaald?

Vraag drie. Zijn de fracties het ermee eens dat de informatievoorziening en inzet vanuit GS op dit dossier onvoldoende zijn? Voorzitter, die vraag is eigenlijk moeilijk te beantwoorden, want we hebben onvoldoende inzicht op wat er nu feitelijk gezien aan inhoud ligt. We kunnen daarom niet toetsen of GS ons van de juiste informatie voorziet, laat staan dat we dat dan kunnen controleren.

Welke stappen willen wij als PS zetten om onze kaderstellende, et cetera. Het antwoord op vraag vier is kort maar krachtig: kom met een voordracht naar PS. Ik dank u wel, voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dank aan de heer Mantel en dan gaan we door met mevrouw Haas van Partij voor de Dieren.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Dank u wel, voorzitter. Dank u wel aan de indieners van het fractiedebat. Ik heb het vorige maand ook al gevraagd: wat is er nu eigenlijk gedaan afgelopen jaar om ons landelijk gebied in transitiestand te zetten? Zeker ook door het provinciebestuur. Die staan aan de lat. Ook het antwoord is bekend. Namelijk, bar weinig. Statenleden krijgen geen stukken, moties worden genegeerd, we worden aan het lijntje gehouden met projecten die geen enkele bijdrage bieden aan oplossingen en dus niet van financiering voorzien worden door het Rijk. De geitenpaadjes worden dieper uitgesleten. Alles blijft bij het oude. Een, letterlijk, verstikkend landelijk gebied, wegkwijnende natuur, geen nieuwe woonplekken, geen biologische teelt, geen omschakeling naar natuurinclusieve landbouwvormen en nog altijd heel veel dierenleed in de stallen. Je zou je bijna gaan afvragen of er een bewuste vertragingstactiek is ingezet door de coalitie. Of is het de coalitiesamenstelling, die voor hokjes denken of een impasse zorgt. Daarom ook dit fractiedebat. Graag uw reflectie.

Wat ik namelijk niet begrijp is dat BBB bijvoorbeeld akkoord gaat met stilstand, dat absoluut niet hetzelfde is als perspectief bieden. Of neem eens een keer de Ecologische Autoriteit erbij. Hun adviezen zijn echt heel nuttig om bijvoorbeeld goede verdienmodellen ook te creëren in combinatie met nieuwe, gezonde natuur. Wat is er gebeurd met de belofte van leiderschap? Waar is de visie en daadkracht van de coalitiepartijen? Een college die hier een praattafel inricht en daar een tent om meer van hetzelfde te vieren, is niet daadkrachtig, toont geen leiderschap om voor te gaan in de landbouwtransitie. Gaan we nu, deze maand nog, eindelijk keuzes maken en die aan PS voorleggen? Ik vraag het aan de coalitiepartijen en aan GS. Wat is uw visie, strategie en

programma? Graag in enkele woorden of een half A4 volstaat wellicht. Maar zelfs dat lijkt niet te lukken, terwijl dit PS inzicht geeft om haar taken te kunnen uitvoeren. Bijsturen bijvoorbeeld, om toch de groene transitie aan te voeren. Brengen we de natuur terug in onze provincie met een echte transitie of kijken we straks alleen nog naar de bloemen op mijn blouse?

De **VOORZITTER**: En dat was het einde van uw betoog. Waarvoor dank. Dan gaan wij door naar de heer Dessing van Forum voor Democratie.

De heer **DESSING** (FvD): Ja, voorzitter, dank u wel. Het mag inmiddels wel bekend zijn dat wij van Forum voor Democratie geen fan zijn van het PPLG. Naar onze overtuiging leggen onhaalbare klimaat-, stikstof- en natuurdoelen een onbetaalbare financiële en sociale last schouders van hardwerkende boeren en burgers. Het PPLG is hiervoor een belangrijke uitvoeringsagenda. Boeren lopen het risico te worden weggesaneerd om de vrijgekomen ruimte te gebruiken voor de natuur en de voor de samenleving zeer schadelijke energietransitie. Hetzelfde geldt voor veel andere bedrijvigheid dat in het kader van de energietransitie, dan wel het nastreven van wensnatuur, aan dusdanige regels wordt onderworpen dat een fatsoenlijk verdienmodel niet langer haalbaar is. Met alle gevolgen van dien voor de werkgelegenheid en de economische vitaliteit in onze provincie. En last, but not least, ondanks alle ambities voor wat betreft woningbouw zal van bijbouwen weinig tot niets terechtkomen zolang eerdergenoemde onhaalbare doelen van kracht blijven. Kortom, wij willen in het belang van de inwoners van Noord-Holland eerder een pas op de plaats als het gaat over het PPLG en zeker geen gas geven, eerder gas terugnemen. En zijn die doelen dan haalbaar? Zijn die succesvol als het gaat over natuurherstel? Ja, wat ons betreft: de natuur floreert. Dus nee, die doelen zijn onnodig. Die zijn onhaalbaar. En die zijn onbetaalbaar. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. Dan gaan we door naar de inbreng van de heer Vendrig van de BBB.

De heer **VENDRIG** (BBB): Ja, voorzitter, dank. Aanwezigen, mensen thuis, we voeren hier het fractiedebat over de voortgang van het PPLG, en eigenlijk verbaast ons dat wel enigszins. Juist dit hebben wij twee keer uitgebreid besproken in de commissie met als uitkomst dat er nu een discussienota ligt waar we het in meerderheid over eens waren. Deze discussienota dient als leidraad voor het bespreken van de mogelijkheden van de verdere invulling van het PPLG.

Natuurlijk zijn ook wij teleurgesteld in het toegekende bedrag in vergelijking tot de andere provincies. De beoordeling viel voor Noord-Holland niet gunstig uit. Dit zou te maken kunnen hebben met een vorm van willekeur of het is gewoon pech. Feit is dat er minder middelen beschikbaar zijn en er dus minder kan.

De **VOORZITTER**: Daar komt even de punt en een vraag of opmerking van mevrouw Haas.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Dank u, voorzitter. Heeft u de moeite genomen om op inhoud te reflecteren op de voorstellen die zijn ingediend en niet gehonoreerd?

De heer **VENDRIG** (BBB): Ja, dat heb ik. Het volgende deel van mijn betoog gaat daarover. Dus staat u mij toe dat ik dat eerst afmaak en dan verder de vraag eventueel beantwoord.

De **VOORZITTER**: Dat wil ik u graag toestaan, maar mevrouw Schneemann niet en die heeft een eerst een vraag of opmerking.

Mevrouw **SCHNEEMANN** (Volt): Ja, dank u wel, voorzitter. Kan de heer Vendrig reflecteren op het feit dat hij enerzijds teleurgesteld is over de toegekende gelden in de koploperprojecten, anderzijds dat we dus alleen maar projecten indienen die geen bewezen draagvlak hebben en die dus niet bewezen effecten hebben?

De heer **VENDRIG** (BBB): Ja, dat komt eigenlijk op hetzelfde neer. Ik vervolg mijn betoog, voorzitter.

Wat BBB wil benadrukken, is dat het doel van een project is: de uitvoering daarvan. Geld is hierbij slechts een middel. Door de aanvragen te gaan aanpassen aan de grillen van het Rijk wordt het verkrijgen van het geld als doel gesteld. Op deze manier verlaat je dus je eigen visie en ga je Noord-Holland door Den Haag inrichten. Dat is wat ik bedoel met de beantwoording van de vragen die net gesteld werden van, heb je gekeken naar de inhoud? Wij moeten wel bij onze visie blijven.

De **VOORZITTER**: Dat roept een vraag op bij mevrouw Haas.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Dank u wel, voorzitter. Kunt u uw visie over de natuur van Noord-Holland dan hier even schetsen?

De heer **VENDRIG** (BBB): Ja, die visie is natuurlijk heel breed. Kijk, het programma heet Provinciaal Programma Landelijk Gebied en het heet niet Provinciaal Programma Noord-Holland Natuur. Dus we moeten gewoon alle aspecten meenemen: de natuur, maar ook de economische activiteiten, ook andere, ja, opgaven die we hebben. Dus je kunt niet alleen maar focussen op natuur. Natuurlijk, wij vinden natuur ook belangrijk en dat zullen we ook in samenspraak doen met de sector landbouw.

De **VOORZITTER**: Dat roept nog een vervolgvraag op bij mevrouw Haas.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): En in hoeverre raken deze projecten, die zijn ingediend, dan de doelstellingen die het Rijk heeft gesteld? Want daar zijn wij ook ondergeschikt aan.

De heer **VENDRIG** (BBB): Ja, ik weet niet precies op welke doelstellingen u doelt. Kunt u dat even verduidelijken?

De **VOORZITTER**: Een korte verduidelijking en dan gaan we door ook naar een volgend thema.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Nou, volgens mij heeft het Rijk ook natuurdoelen gesteld en zo zijn er nog wel meerdere. Volgens mij heeft mijn collega hier een lijstje.

De **VOORZITTER**: Ja, we gaan even kijken of de heer Vendrig hierop wenst te reageren.

De heer **VENDRIG** (BBB): Nou ja, ik ben wel even benieuwd naar het lijstje.

De **VOORZITTER**: Het wordt een boeiend debat op deze manier met allerhande lijstjes. Ik stel voor om in de commissievergadering ook meer lijstjes uit te wisselen. Maar bij deze de heer Mülder met zijn lijstje.

De heer **MÜLDER** (D66): Het is niet heel moeilijk. Het is namelijk gewoon een website waar het op staat. Het doel van het Programma Landelijk Gebied is blijvende oplossingen voor opgaven zoals natuur, waaronder stikstof, waterkwaliteit en klimaat. Punt. Dat is de hoofdzin. Dat is het doel van NPLG, dus ook ons PPLG. Nogmaals de vraag die ik ook in de commissie heb gesteld: onderschrijft u dat hoofddoel?

De **VOORZITTER**: De heer Vendrig met uw antwoord.

De heer **VENDRIG** (BBB): Volgens mij heb ik net al gezegd dat dat een doel is en dat hoort niet het hoofddoel te zijn. Kijk, de opgaven die het Rijk ons oplegt, dat kan alleen ook – en daar kom ik zo direct nog op – als wij daar ook de middelen voor krijgen. Dus dat is natuurlijk nog een tweede aspect waar wij mee te maken hebben. Maar het doel an sich met natuur, ik ben het eens dat we de doelstellingen van het Rijk ook proberen te volgen, maar niet alleen die doelstellingen. En dat zal de heer Mülder toch wel met me eens zijn, hoop ik.

De **VOORZITTER**: Dat antwoord moeten we even afwachten tot de volgende commissievergadering wat mij betreft. We gaan door met mevrouw Schneemann.

Mevrouw **SCHNEEMANN** (Volt): Ja, voorzitter, dank u wel. Ik probeer het toch even te begrijpen, want u spreekt uw teleurstelling uit over dat we geen geld krijgen, beticht het ministerie vervolgens van willekeur, vertelt vervolgens dat we wel alleen projecten indienen volgens onze eigen visie. Hoe verwacht u dan dat het Rijk ons geld gaat geven voor iets wat niet binnen hun visie past, maar dat we alleen dus voor ons eigen feestje geld willen, terwijl we weten dat dat niet gaat worden toegekend voor ons eigen feestje?

De **VOORZITTER**: De heer Vendrig, hoe ziet u dat?

De heer **VENDRIG** (BBB): Nou, dan wil ik eigenlijk een wedervraag stellen: hoe kan mevrouw Schneemann dan verklaren dat Zuid-Holland en Utrecht in exact hetzelfde project wel geld toegekend hebben gekregen en Noord-Holland niet, terwijl het om hetzelfde doel gaat? Dus ja, dat vind ik al sowieso- Dat laat toch zien dat er sprake is van willekeur of van tijdsgebrek?

De **VOORZITTER**: U mag daar kort op reageren en dan gaan we door naar het volgende punt.

Mevrouw **SCHNEEMANN** (Volt): Dank u wel. Nou ja, als u kijkt naar de projecten die zijn ingediend door Utrecht en Zuid-Holland, dan zijn die een stuk concreter. Daar staat namelijk gewoon hoeveel natuur er wordt gerealiseerd. En bij ons zijn het toch wel vage projecten. Dus ik denk dat dat in de willekeur zit.

De **VOORZITTER**: Een duidelijke reactie. Meneer Vendrig, dan mag u doorgaan met uw betoog.

De heer **VENDRIG** (BBB): Ja, ik hoor geen vraag, voorzitter.

Ja, wij vinden dus juist dat GS op een verantwoorde wijze omgaat met het vormgeven van het PPLG door niet ergens aan te beginnen wat straks niet afgemaakt kan worden vanwege gebrek aan financiële middelen. In de eerste beantwoording van het Rijk op de startversie heeft het Rijk als voorwaarde gesteld dat de provincie zich eerst dient te committeren aan de doelen alvorens het Rijk overgaat tot het beoordelen of daar misschien geld voor beschikbaar gesteld wordt. Hierin meegaan, voorzitter, zonder wederkerigheid, brengt onverantwoorde risico's met zich mee. We staan dus ook achter de reactie van GS destijds waar de provincie een duidelijk standpunt inneemt.

En verder over de informatievoorziening. De BBB is van mening dat daar niets aan ontbreekt, getuige de brief aan PS van 17 november ‘23, waar toch vrij uitgebreid en duidelijk wordt bericht over de stand van zaken van het PPLG. Ik hoorde net de collega van JA21, de heer Mantel zeggen: joh, het is mij niet duidelijk waar we nu staan. Volgens mij hebben we nu een overzicht gehad van aanvragen rijksbijdragen. Daar staan alle projecten in, uitgesplitst in innovatieprojecten en natuur sparende projecten of natuur herstellende projecten, met overal – hoe noem je dat – een geldbedrag daaraan gekoppeld. Dus ja, ik zie eigenlijk, eerlijk gezegd, in de hele, a, informatievoorziening het probleem niet zo.

Tot slot, voorzitter. Als BBB wachten wij de formatie af en beraden we ons dan op financiële middelen in relatie tot de mogelijkheden. Toekenning van financiële middelen is immers essentieel in dit PPLG. Wat ons betreft geldt ook hier weer: geen knaken, geen taken. Tot zover.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank. En dat brengt ons bij de volgende inbreng. Die komt van de heer Klein van de ChristenUnie.

De heer **KLEIN** (CU): Dank u wel, voorzitter, voor het woord. We snappen de vragen die door Volt worden opgeworpen. Ook wij zijn natuurlijk niet tevreden over de voortgang op het PPLG-dossier. Maar het lastige is dat we niet goed helder krijgen waar dat precies aan ligt. Ja, natuurlijk speelt het probleem dat het geld vanuit het Rijk uitblijft, maar dat lijkt niet het enige te zijn. We hebben het er in de commissie al over gehad. Het feit dat onze aanvraag zeer beperkt gehonoreerd is, suggereert ook dat de provincie niet helemaal op hetzelfde spoor lijkt te zitten als het Rijk. Maar we krijgen er ook niet goed de vinger achter waar de prioriteiten van de provincie liggen. Gaat het deze coalitie nu om het snel herstellen van de natuur? Gaat het om het opheffen van het stikstofslot? Gaat het om het beperken van de effecten voor agrariërs? Of, en dat is niet te hopen,

zitten de verschillende coalitiepartijen elkaar een beetje in de weg en hebben we een soort van patstelling. We horen daar graag de visie van de coalitiepartijen over en natuurlijk van de gedeputeerden die voor hen aan het werk zijn.

Wat de ChristenUnie betreft, moet het gaan om een bestendige toekomst voor ons landelijk gebied, waarin we de overbelasting van de natuur stoppen, waarin we ook bouwen aan de economie en de sociale cohesie van het platteland en goed zorgen voor ons landschap. En dat alles inclusief een financieel en inhoudelijk gewaardeerde rol voor boeren. Maar zoals gezegd, we zien nog weinig stappen in die richting.

Nou, dan even de concrete vragen die Volt stelt. Staan we achter de doelstellingen? Jazeker nog.

Denken we dat het succesvol wordt? Ja, dat is natuurlijk een goed punt, maar we hebben weinig keuze. We zullen het succesvol moeten maken, want de problemen gaan niet weg als we op onze handen blijven zitten. Dus ook als er minder geld uit Den Haag komt, dan zullen we een plan b moeten maken. En ik denk, en vertrouw erop, dat GS dat snel zal oppakken als daar duidelijkheid over komt, ook als die duidelijkheid negatief is.

Nou, kunnen we lessen trekken uit de andere provincies? Ja, daar hebben we het ook al over gehad. Wij hebben aangegeven in de vorige commissie dat het belangrijk is om te leren van andere provincies en beter contact te houden met het ministerie, misschien ook steviger te lobbyen. Nou, daar zou GS ook nog een reactie op kunnen geven.

Is de informatievoorziening onvoldoende? Nou, niet op voorhand, maar we zitten natuurlijk wel met smart te wachten op resultaten. En wat we ook heel belangrijk vinden, en dat is eigenlijk de kern, duidelijkheid voor alle mensen die het betreft: de agrariërs. Welke doelen gaan we nu realiseren en welke middelen komen daar beschikbaar voor?

En dan tenslotte, welke stappen zetten wij als PS? Ja, daar hebben we ook in de commissie over gesproken. Er ligt nu een notitie met een voorstel. Wat ons betreft zouden we ook kunnen gaan werken met een soort variant op de P&C-cyclus, waarin we periodiek een aantal kaders stellen, bijvoorbeeld voor een periode van een halfjaar of een jaar. En dat we na afloop met GS kunnen praten: in hoeverre is het nu gelukt om binnen die kaders die we gesteld hebben, de doelen te realiseren. Maar ik neem aan dat we hierover nog verder in gesprek gaan in de commissie. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank aan de heer Klein. En dan gaan we door met de heer Mülder voor zijn inbreng.

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u, voorzitter. Het PPLG is wellicht wel een van de meest belangrijke dossiers geworden in deze Staten. Bijna al het land- en natuurbeleid komt samen in dit omvangrijke document. Na vele alarmerende rapporten en veel onrust in de agrarische sector moeten we vooruit met dit document. D66 heeft met veel verbazing gezien hoe alle moties op het eerste concept collectief werden weggestemd met de belofte dat dit op een later moment nog besproken kon worden. Bijna een jaar verder is de conclusie van D66 dat het proces heeft gefaald en dat Provinciale Staten niet tot nauwelijks worden betrokken. Het lijkt ons, onze partij, steeds duidelijker te worden dat er een gebrek is aan visie op dit onderwerp.

We zijn begin dit jaar overvallen door een flinke misstap van Gedeputeerde Staten met het mislopen van de subsidies, wat niet had mogen gebeuren. En als klap op de vuurpijl heeft Gedeputeerde Staten ervoor gekozen om de aanval in te zetten op het ministerie, waar, volgens mijn bronnen, met verbazing naar werd gekeken. Ik wil vooral weten van GroenLinks en PvdA hoe zij terugkijken op het afgelopen jaar en het PPLG en hoe zij zien hoe het natuurgestel toch in het PPLG gaat worden gerealiseerd.

Als laatste wou ik ook nog bij GS toch nog heel eventjes de vraag neerzetten. Ik heb net het doel genoemd van het NPLG. Onderschrijft GS dat ook?

De **VOORZITTER**: Dank u wel, meneer Mülder. Dan gaan we door naar de heer Van Tiggelen van de PVV.

De heer **VAN TIGGELEN** (PVV): Voorzitter, dank u wel. De drang om totalitair gedrag te vertonen beperkt zich niet alleen tot de medemens, maar strekt zich ook uit tot de natuur. Onder het mom van natuurherstel, alsof er iets stuk zou zijn, schrikt men er niet voor terug om die natuur te slopen en anders in te richten volgens de eigen tekentafel. Voor onze lieve Heer willen spelen dus. Net als het klimaat heeft ook de natuur hele andere plannen. Een zandvlakte wordt uiteindelijk een bos. Een kwestie van tijd en geduld. Het afnemende CO_2-tekort draagt bij aan de reeds duidelijk zichtbare vergroening van deze planeet. Overigens ook goed voor de biodiversiteit. De natuur gedraagt zich niet naar de wens van een gedeelte van de politiek. Dit wangedrag van de natuur moet bestreden worden en daar is geld voor nodig. Veel geld. Dezelfde mensen die hierom vragen, vinden het prima om weidevelden om te vormen tot zonneweides met alle gevolgen van dien, onder andere voor weidevogels. Een ecologische ramp veroorzaken op de Noordzee met al die windturbines ervaart men ook niet als hinderlijk.

Welke stappen moeten wij zetten als PS? Heel simpel, voorzitter, en dat is al eerder gezegd: pas op de plaats. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank, meneer Van Tiggelen. Dan gaan wij door naar mevrouw Ouderkerken van de VVD.

Mevrouw **OUDERKERKEN** (VVD): Dank u wel, voorzitter. Eigenlijk ben ik het op hoofdlijnen wel eens met mevrouw Schneemann voor wat betreft de commissievergaderingen. Deze over het PPLG zijn vaak een herhaling van zetten, oppervlakkig en procesmatig. Maar ik denk niet dat dit komt doordat er te weinig informatie wordt gegeven vanuit GS, maar juist omdat het PPLG nu al een teveel omvattend document is geworden, wat het lastig maakt om bij te sturen, kaders te stellen en deze te controleren. Daarom is in lijn met onze eerder mede-ingediende discussienota onze suggestie geweest om het PPLG in strategieën te knippen, zodat we nog meer inhoud kunnen toevoegen en dus onze rol beter kunnen uitoefenen. En volgens mij gaan we dat ook doen met de extra sessie op 17 juni.

Wat zijn vandaag de dag de feiten? Een subsidie doe je om iets te stimuleren wat anders niet van de grond komt. Want met innovatie kom je, wat de VVD betreft, verder. Vanuit dat perspectief is het logisch dat er gekozen is om innovatieve projecten in te dienen. En het is dan ook zeer te betreuren dat Den Haag deze niet gewaardeerd heeft. We hebben maar twaalf miljoen toegekend gekregen. Voor die twaalf miljoen gaan we het fietspad Blijdensteinsweg verleggen, de bossenstrategie verder uitwerken – dat is het aanleggen van 86 hectare bos parklandschap voor de versterking van de broodnodige recreatiemogelijkheden– en ons bezighouden met het opstarten van integrale gebiedsprocessen. En ondertussen wordt er hard gewerkt en zijn we in afwachting van het akkoord op extra geld voor de andere projecten die nog moeten komen. Maar we moeten ons beseffen dat we voor beleid wat we willen opschrijven, ook geld moet zijn, en dat is nu het probleem. We hebben hier ook eerder een motie voor ingediend. Toen gaf ik al aan: we hebben wel de taken, maar niet te knaken. De VVD acht het niet opportuun om zonder geld ergens aan te beginnen wat we straks niet eens kunnen afmaken omdat we geen geld hebben. Want net zoals thuis ga ik geen nieuwe meubels kopen of verbouwen zonder geld.

Nu de vragen. Allereerst, ja, de VVD onderschrijft nog steeds de doelen van het PPLG. Want hartstikke fijn dat de landelijke doelstellingen erbij worden gehaald, maar ons eigen tussendoel is, zoals in ons coalitieakkoord staat, ook de uitwerking van een nationale opgave voor biodiversiteit, stikstof, water, bodem, klimaat en het perspectief voor landbouw centraal, maar ook een uitwerking van de provinciale opgaven voor de thema's landschap, erfgoed en recreatie.

Voor de andere vraag. 1, succes valt en staat met financiën vanuit het Rijk. Dit is ook de reden waarom ik eerder ons ongenoegen heb geuit, omdat we dus maar die twaalf miljoen hebben toegekend gekregen. Succes hangt ook af van hoe wij samenwerken in de commissie en ook samen onze strategie vormgeven. Daarover denken wij dat het uitwerken van de strategieën, zoals we eerder hebben besproken, een goede is. Maar ik denk ook dat met het creëren van meekoppelkansen, zoals bijvoorbeeld met initiatieven van derden – waarvoor naar mijn weten ook budget beschikbaar is gesteld, namelijk viereneenhalf miljoen aan stimuleringsbudget – we grote successen kunnen boeken in de gebiedsprocessen.

Vraag twee. Ik weet niet hoe andere projecten eruitzagen in andere provincies, maar het lijkt mij zeer raadzaam dat onze ambtenaren contact zoeken met de andere ambtenaren van de andere provincies. Maar ik kan mij zo voorstellen dat er al veelvuldige, goede contacten zijn, want dit wordt natuurlijk ook met het IPO bewerkstelligd.

Vraag drie. Nee, we hebben maandelijkse voortgangsberichten. Ook hier verwijzen we naar de discussienota die wij eerder mede hebben ingediend om de strategie inhoudelijk te behandelen. Een vraag, wat ik me wel afvraag: wat is uw verwachting, mevrouw Schneemann, dat er dan nog meer moest gebeuren? Wat wilt u van alle informatie die u krijgt, de overzichten per maand en ons voorstel, dan nog meer? Kunt u een concreet voorstel doen?

En dan de laatste vraag, voorzitter. Ook hier verwijs ik naar de discussienota die wij eerder hebben besproken, het aantal projecten die ik eerder heb genoemd en daar de strategie voor uitwerken. Ik zou het een groot goed vinden als wij in de Staten een eigen visie gaan ontwikkelen. Daarvoor zijn de verdiepingssessies, zoals bijvoorbeeld op 17 juni, zodat we niet klakkeloos volgen wat het Rijk voorstelt, maar ook om onze eigen doelen te kunnen realiseren. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Waarvoor dank, mevrouw Ouderkerken. Dan gaan we door naar mevrouw Koning.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Dank u wel, voorzitter. Het CDA vond het eerst wel een bijzonder moment om nu een fractiedebat aan te vragen over de voortgang van het PPLG. Maar er is genoeg over te zeggen, juist omdat er geen duidelijkheid is. Wij hebben daar in de vergaderingen van de commissie Landelijk Gebied ook over gesproken. Het gaat niet goed met het PPLG. Die constatering van Volt klopt. Noord-Holland komt in een steeds dieper moeras terecht met het PPLG en de gebiedsprocessen. Er staat veel op losse schroeven. Maar er is geen duidelijkheid vanuit de nieuwe Tweede Kamer over budget dat beschikbaar is voor het PPLG en voor de gebiedsprocessen. Er is geen duidelijkheid over de doelstellingen. De voormalige Tweede Kamer heeft in meerderheid gevraagd om een alternatief voor de KDW's, maar daar is de minister nog steeds niet mee gekomen. Voor de gebiedsprocessen die in Noord-Holland in de verkennende fase zijn, is geen financiële zekerheid. Van grote delen van het NNN is geen geld geborgd voor langjarig beheer. Er is geen duidelijkheid over stikstofcorrectie voor zogenoemde stikstof vanuit C. Er wordt dus in de gebiedsprocessen in Noord-Holland niet met de juiste cijfers gewerkt. Kortom, het CDA is van mening dat de gedeputeerde beter een time out kan nemen, en de gebiedsprocessen en het opstellen van een nieuwe versie van het PPLG on hold kan zetten totdat er duidelijkheid komt vanuit het Rijk en totdat er duidelijkheid komt over stikstofcorrectie voor stikstof uit C. Dat hebben we al eerder aangegeven en dat geven we nu opnieuw aan.

GS wilde via de begrotingswijziging 35 miljoen reserveren voor het PPLG en de inzet loskoppelen van besluitvorming bij het Rijk. Dat vinden wij als CDA bijzonder vreemd, want je kunt toch niet los van het Rijk aan de slag? Dat maakt het geheel nog veel verwarrender. Wat zou Volt daar dan mee willen?

Daarnaast wil GS al sinds haar aantreden via het PPLG driehonderd hectare extra NNN realiseren in de binnenduinrand. Ook dat vindt het CDA onverstandig. NNN is een veel te zwaar regime daarvoor. En volgens mij blijft de woordvoerder van de Partij voor de Dieren mevrouw Haas altijd in de stad, want anders had zij gezien dat het buitengebied vol staat met bloemen en dat veel dieren buiten lopen en dat de dieren, zowel die buiten als binnen lopen, een goed leven hebben, want de regels voor dierenwelzijn in Nederland zijn hoog.

Maar wat in dit alles wel duidelijk is, is dat er één stap is die wel gezet moet worden en dat is de legalisatie voor de PAS-melders, interimmers en vrijgestelde bedrijven. Daar ziet het CDA echter nog steeds een lege stikstofbank. Of zit er inmiddels wat in? Dat horen wij graag van de gedeputeerde.

En dan tot slot, als we het te hebben over het NPLG, via het IPO kunt u allemaal zien dat alle provincies samen commentaar hebben gegeven op het NPLG. De koppeling van het NPLG en de Nota ruimte ontbreekt. En er moet veel meer gedacht worden en uitgewerkt worden in toekomstperspectief voor de agrarische sector. Dat zit nog onvoldoende van verankerd in het

NPLG en daar moet aandacht voor komen. Dat kunnen we dan ook weer terug laten komen in het PPLG.

De **VOORZITTER**: En dat was uw bijdrage, waarvoor dank. Dan gaan we door naar de bijdrage van mevrouw Alberts van de SP.

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Dank u wel, voorzitter. Ja, ik zei net: wat zal ik er nou eens van maken. Kijk, we zijn nu aan het praten over het praten, en daar gaan we nog maar een keer over praten. Ik zou zeggen, het is hoog tijd om aan het PPLG te werken. Dat lijkt me een heel goeie. Kijk, de oorzaak van dat geheel, daar kwam mevrouw Schneemann van Volt daarnet al mee: kijk, eigenlijk is er in Nederland veel te lang vrij baan gegeven aan zowel de industrie, als aan de industriële landbouw. En vooral die industriële landbouw, die heeft natuurlijk gigantische gevolgen gekregen. Negatieve gevolgen. En ja, steeds was het zo dat de lusten, die waren voor de onderneming en de lasten zijn dan voor de maatschappij en de natuur. Dat tij moet natuurlijk keren. Zover moet je toch wel met elkaar eens kunnen worden. Maar ja, wat de huidige coalitie daarvan vindt, ja, dat is eigenlijk een raadsel. Ik kan het wel een beetje invullen, maar het is een raadsel. Ik denk dat dat komt omdat er interne verdeeldheid is. Er wordt touwgetrokken. Gaat het om economie of ecologie? Om het maar eens tegenover elkaar te zetten? Gaat het over innovatie of gaat het over natuur? En ze komen er niet uit. Dat heeft u toch ook ontdekt, lijkt mij, mevrouw Koning.

De **VOORZITTER**: Nou, we gaan nu horen van mevrouw Koning wat ze ontdekt heeft.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Ja, leeft u onder een steen? Ziet u niet dat de transitie in de landbouw, dat er al ontzettend veel gebeurd is en dat er nu ook heel veel gebeurt? Er zijn allemaal akkerranden ingesteld. Drie meter vanaf de slootkant mag niets meer bemest worden en niets meer geteeld worden. De derogatie wordt afgebouwd. Zo zijn er heel veel extra regels die nu ingezet worden. Ziet u dan niet wat er allemaal gebeurt? En dat de druk enorm hoog is, maar dat er ook heel veel gebeurt?

De **VOORZITTER**: Hoe kijkt u daarnaar, mevrouw Alberts?

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Nou, met een ruime blik kijk ik daarnaar, voorzitter. Maar het is niet genoeg. Het is gewoon niet genoeg. Klaar. En dat moet iedereen inzien. Dat moeten ook de producenten inzien. Die moeten dat inzien. Je kijkt om je heen en je ziet dat de natuur naar de kloten gaat, om het maar even ondiplomatiek te zeggen. Dat is wat er gebeurt. En als je dat ontkent, ja, dan duurt het heel lang voordat we met een oplossing komen, ja.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Waarop baseert u die uitspraak 'het is niet genoeg'? Als je veranderingen bewerkstelligd en ook richting natuur, dan heeft dat tijd nodig om te kijken wat er gebeurt. Als je die veranderingen nu instelt, is toch niet meteen alles aangepast?

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Dank u wel, voorzitter. Nou ja, de beste uitdrukking is natuurlijk: het beste moment om een boom te planten, is gisteren. En dat 'gisteren', dat is spreekwoordelijk voor wat we net hoorden: hoe lang geleden hebben we nou die flora en faunawet ingesteld? En nog steeds wordt er touwgetrokken en nog steeds willen we eigenlijk stiekem niet veranderen en nog steeds moet het rustig aan en nog steeds 'ja, maar, ja, maar'. Dat is het grote probleem, dat 'ja. Maar'. En dan hebben we hier GS en die durft daar niet op te kiezen.

De **VOORZITTER**: U heeft nog een beperkt aantal seconden. Dus u kunt nog één korte vraag stellen, mevrouw Koning.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Ja, maar dan moet ik toch constateren dat u blijkbaar onder een steen leeft en nooit in het buitengebied komt, want daar is echt heel veel veranderd en daar gaat heel veel goed. Het doet mij enorm pijn dat dat niet gezien wordt. Ik hoop dat u uw blik wil veranderen en ook eens een keer gaat kijken wat er echt wel gebeurt.

De **VOORZITTER**: Dank voor deze constatering, zou ik willen zeggen. Wilt u daar nog op reageren, mevrouw Alberts?

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Nou ja, ik heb natuurlijk de nadruk gelegd op de industriële landbouw en de overproductie die daar plaatsvindt. En die helemaal niet per se gaat voor de productie voor Nederland, maar juist voor de export. En maar doorgaan, doorgaan, doorgaan. En de lasten moeten we het over hebben. Die kun je niet ontkennen. Die zijn er gewoon.

De **VOORZITTER**: Wie er ook is, is de heer Van Tiggelen met een vraag of opmerking.

De heer **VAN TIGGELEN** (PVV): Ja, voorzitter, dank u wel. Over ontkennen gesproken: in dit land lopen er achttienduizend mensen rond, vrijwilligers en professionals, die de natuur nauwgezet in de gaten houden en dat onder andere vastleggen in de NDFF, de Nationale Database Flora en Fauna. Bent u daarmee bekend, met die achttienduizend ontkenners?

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Ik wil daar iets anders tegenover zetten. Ik lees – wanneer was het – gisteren of eergisteren een groot artikel dat de waterzuiveringsinstallaties nu roepen van, ja, wacht eventjes, als we dat drinkwater schoon willen houden, dan moeten we als de wiedeweerga wat doen. En waarom moeten we als de wiedeweerga wat doen? Dat is omdat er allerlei gif wordt gestort. Dat gif komt voor een heel groot gedeelte van, komt ie: tulpen, aardappelen, en wat was die derde? Ik heb het niet uit mijn hoofd geleerd, neem me niet kwalijk. Dat kan je niet ontkennen. En waar komt dat vandaan? Waarom wordt dat zo industrieel in stand gehouden?

De **VOORZITTER**: De heer Van Tiggelen met een vervolgvraag of opmerking.

De heer **VAN TIGGELEN** (PVV): Een opmerking, voorzitter. Ik stel vast dat wij verschillend zijn geïnformeerd. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Daar nemen wij kennis van. Dan gaan wij door met een vraag of opmerking van de heer Vendrig van de BBB.

De heer **VENDRIG** (BBB): Ja, dank u, voorzitter. Ik hoor mevrouw Alberts net zeggen: het gaat om innovatie of natuurherstel. Maar waarom kunnen die twee niet samengaan?

De **VOORZITTER**: Dat was uw laatste vraag ook, gezien hoe spreektijd. En het antwoord komt van mevrouw Alberts.

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Daar wil ik wel op antwoorden. Kijk, natuurlijk het woord 'innovatie', dat is eigenlijk een containerbegrip. Als de doelstelling is 'het terugdringen van de overproductie', als de doelstelling is 'het in stand houden van de natuur of het herstellen van de natuur', dan sta ik waarschijnlijk wel aan uw zijde. Maar wat innovatie nu inhoudt, dat is het instandhouden van de overproductie. Dan blijf je hetzelfde industriële probleem houden. Overproductie is slecht voor de maatschappij.

De **VOORZITTER**: Dank voor uw antwoord. U bent door uw tijd. Dus we zullen het hierbij moeten laten. En we vragen aan u of u uw betoog wilt vervolgen, mevrouw Alberts.

Mevrouw **ALBERTS-OOSTERBAAN** (SP): Nee, ik heb alles al gezegd, zie ik hier op mijn briefje. Het was een heel klein briefje, en dan heb ik mijn bril weer afgedaan. Ja, en dan kom ik tot de ontdekking dat ik het allemaal al gezegd heb, voorzitter. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dan nemen we daar kennis van, waarvoor dank. En dan gaan we door naar Statenlid Van Wijnen van GroenLinks.

Statenlid **VAN WIJNEN** (GL): De een na laatste, als ik het goed heb. Dus eigenlijk is al heel veel gezegd. En dat is natuurlijk ook wel weer fijn. Maar ik zal toch nog even- Ja, allereerst zullen wij onze steun voor het PPLG uitspreken, onverkort en onverminderd. We delen de teleurstelling en

de frustratie. Goed de verwijzing naar de vogelhabitatrichtlijn inderdaad. Het gaat gewoon echt al- Nou, ik ben iets ouder dan mevrouw Schneemann van Volt, en ik kan zeggen dat het ook al iets langer niet goed gaat met de natuur. Dus dat. Ik moet zeggen, ook de frustratie dat we inmiddels al zeven jaar – zo'n beetje zes, zeven jaar – zitten na het rapport van Remkes en er nog steeds niks meer komt van het Rijk dan: ja, ja, moeilijk, moeilijk, zucht, zucht. Ik vind dat echt, nou, kapot gênant, mag ik eigenlijk wel gewoon zeggen. Als een van ons dat doet als het Rijk bij ons aan komt kloppen en zegt 'wij willen dit geregeld', hoeven wij het niet te proberen, als individu niet, als partij niet, als Staten niet, om zeven jaar lang te zeggen: nou, nou, moeilijk, moeilijk, zucht, zucht. Ik vind het eerlijk gezegd ook bijna op pesten gaan lijken om ons te vragen hoeveel we nodig hebben om zo'n transitie voor elkaar te krijgen en dat wij dat dan netjes uitrekenen en dat ze dan zeggen: nou, hè, misschien doen we een paar koploperprojecten als eerste; begin daar maar eens mee. Dan hebben we twaalf miljoen gekregen. Dat is natuurlijk ook bitter weinig. Maar stel je voor, al hadden we honderd miljoen gekregen. Dat is nog steeds een slok of een druppel op een gloeiende plaat en hadden we nog steeds niet echt aan de gang kunnen gaan. Dan kan je wel zeggen 'ja, meekoppelkansen en slim omdenken', maar dan moet je dus voor negentig procent meekoppelkansen gaan bedenken. Eigenlijk vind ik dat gewoon sprookjes. Als je gewoon berekend, een serieuze partij vraagt om een offerte te schrijven, dan moet je daar ook serieus op reageren. Dus in die zin zit ik er misschien iets anders in. Desalniettemin vind ik wel dat we die koploperprojecten anders aan hadden kunnen, hadden moeten vliegen. Maar ook daarin, ik vind dat ook wel die discussie een beetje water onder de brug door wordt. Daar hebben we het in de vorige PS over gehad, daar hebben we het nu in twee commissievergaderingen over gehad. Tussen de vorige commissievergadering en de mogelijkheid om een revisie op de eerste lijst in te dienen, zat twee weken. Dus ik vind het jammer dat we niet meer geld hebben gekregen, maar ik had het ook niet realistisch gevonden als ons apparaat, na zorgvuldig nagedacht te hebben, binnen twee weken ineens een hele set nieuwe projecten netjes op had kunnen schrijven en die in had kunnen dienen. En ik had het eigenlijk van ons ook lastig gevonden als we daar echt op hadden aangedrongen, omdat je dan echt wel, ja, ook een beetje een raar figuur slaat, dat je dat in twee weken zomaar zou kunnen. Dus dat.

Ik vind daarmee eigenlijk ook onze rol als PS, ik vind eigenlijk dat we het daar vaker over moeten hebben, want we zitten in dat heel lastige pakket en ik denk niet dat we onszelf tegen elkaar uit moeten laten spelen. Als GS druk is met het benutten van de kleine kansjes die zich voordoen, om kleine stapjes te kunnen zetten, moeten wij dan als commissie elke keer over zo'n klein stapje een heel debat gaan voeren? Of er misschien ook een ander klein stapje mogelijk was geweest, terwijl het echte probleem natuurlijk is dat de grote stap niet gezet kan worden. Gaan we het dan als commissie hebben of we fietspad A of fietspad B moeten gaan verleggen? Dat lijkt mij niet een taak voor ons als commissie. Dus ik ben daarin eigenlijk zoekende: hoe gaan we hierover in gesprek met GS? En ik denk eigenlijk dat we die notitie, die vorige keer besproken is, nu even moeten gaan uitproberen om te kijken of dat ons verder brengt. Ik vind eigenlijk namelijk ook dat, daar waar wij vragen om voortgang en zekerheid voor ondernemers, we onszelf ook wel aan moeten kijken. Dat wij dan niet gaan zeggen: ja, maar wij, als PS, willen wel elke maand alles opnieuw vast kunnen stellen en het Rijk moet maar zorgen voor de zekerheid van ondernemers. Dan moeten wij ook zelf hand in eigen boezem steken en zeggen: oké, wij moeten ook die zekerheid bieden en wij moeten ook gewoon weloverwogen te werk gaan.

De **VOORZITTER**: En daar was de punt en ook het einde van uw spreektijd. Maar de heer Mülder heeft nog een vraag of opmerking voor u. Dus dat kan nog enige reactie oproepen.

De heer **MÜLDER** (D66): Dank u wel. Ja, u wijst naar het Rijk over dat die eigenlijk geen duidelijkheid geeft en dat ze te weinig doen. Dat klimaat gaat waarschijnlijk niet leuker worden. Wat gaat GroenLinks dan in deze periode hier in de Staten doen om natuurherstel wel voor elkaar te krijgen?

Statenlid **VAN WIJNEN** (GL): Ja, ok deel het voorgevoel dat het klimaat ten aanzien van de natuurherstel niet leuker gaat worden, maar dat is tot dusver een onderbuikgevoel. Dus ik kan er ook niet nu al heel veel op voortborduren. Ja, dat vind ik wel een beetje heel erg – wat is het – koffiedikkijken? Als het echt niet leuker wordt, ga ik chagrijnig doen. Ja, wat moet ik daar voor ander antwoord op geven?

De **VOORZITTER**: Dan was dit het antwoord en daarbij uw bijdrage. En dan gaan wij door naar mevrouw Van der Helm van 50PLUS.

Mevrouw **VAN DER HELM-CHANDANSINGH** (50PLUS): Ja, dank, voorzitter. In de commissie Landelijk Gebied is er een moeizame voortgang in het PPLG. Geen duidelijke, maar een beetje afwachtende visie van de gedeputeerde of het college van gedeputeerden. Het resulteert in onvoldoende daadkracht. PS voelt zich buitengesloten, doordat er niet voldoende richtinggevende kaders zijn of de kaders die PS meegeven worden afgedaan met: ja, er zijn niet genoeg middelen vanuit het Rijk. Ook de koploperprojecten zijn al aan bod gekomen. Daar zit niet genoeg voortgang in. Mevrouw Schneemann van Volt zegt in haar onderbouwing voor dit fractiedebat dat mogelijk de keuze van wat wij hadden kunnen inzetten, succesvol zou zijn geweest: natuurherstel eerst, en later misschien innovatie; zoals in de provincies Utrecht en Zuid-Holland is gebeurd. En daar zit de crux in dit hele verhaal. Er zitten gewoon teleurgestelde partijen, collega- Statenleden, die de keuze van het college wat genuanceerder had willen zien. Ik ben ook verbaasd, het tijdstip van dit debat, want er zijn inderdaad een aantal middelen voorbijgekomen. Er is een motie ingediend, er komt een discussienota. Op 17 juni wordt dat behandeld.

Dus ik wil aan de hand van de vragen die zijn gesteld nog kort zeggen dat 50PLIS zich nog uitspreekt voor dit PPLG. Het heeft allemaal te maken met vertrouwen. Laten we dat geven. Dan krijgen we dat terug. Tegelijkertijd een tip aan het college: geef vertrouwen, krijgt u het terug. Want daar geeft het mee te maken. Er is niet voldoende vertrouwen.

Ik vind de informatie en inzet van GS uit, voldoende. En onze rol, die wordt goed opgepakt. Dank aan mevrouw Schneemann van Volt. Want we kunnen het er een keer over hebben, maar laten we dit maandelijkse proces ook maandelijks houden. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel, mevrouw Van der Helm. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Staten. Dan kijk ik of het college ook gelijk haar eerste termijn wil gebruiken om nog iets toe te voegen aan dit debat. Dat is het geval. Het woord is aan gedeputeerde Beemsterboer.

Eerste termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **BEEMSTERBOER**: Voorzitter, dank u wel. Ik was even in verwondering of nu de fracties op elkaar gaan reageren in het fractiedebat of dan toch de vragen aan GS eerst gaan. Dus vandaar mijn glimlach zojuist. Want dit is de eerste keer. Volgens mij. dat ik zo'n debat meemaak in elk geval. Er zijn een aantal vragen aan GS ook gesteld.

In eerste instantie even een reactie op Volt, want mevrouw Schneemann sprak over een tweede indiening van de koploperprojecten alsof er een tweede fase van koploperprojecten is geweest, maar dat is nog niet het geval. Er is een eerste indiening van de koploperprojecten voorbereid in de zomer van 2023. Die is beoordeeld, vrij recent, door het Rijk. Op verzoek van het Rijk zijn de goedgekeurde projecten van die eerste indiening bevestigd via de brief die wij tijdens de vorige commissie met elkaar bespraken. Daarin zijn wij zo vrij geweest om, naast de bevestiging van die drie toegekende projecten, ook nog een aantal andere projecten op te geven, ergens in de hoop dat het Rijk dat misschien toch ook nog ergens nodig zou hebben, maar wel in de verwachting dat het Rijk erbij blijft dat alleen de drie toegezegde projecten voor die twaalf miljoen euro toegekend zullen worden.

Dan, even kijken, vroeg JA21 nog of er het onderste uit de kan is gehaald met betrekking tot die koploperprojecten. Vanuit het perspectief van de zomer van 2023 hebben wij de indruk van wel, maar inmiddels, zoals ook eerder met de commissie wel besproken, hebben we twee interne mensen van de afdeling, volgens mij de afdeling onderzoek, gevonden die een evaluatie van het proces gaan doen, waarvan we hopen dat we voor de zomer uw Staten kunnen informeren over het proces van de koploperprojecten.

Dan vroeg de ChristenUnie nog naar de prioriteiten ten aanzien van het NPLG. Die zijn vrij breed. Natuurlijk heeft natuurherstel daar een heel belangrijke component in. Maar in het coalitieakkoord zijn ze benoemd in de volle breedte van de opgaven als natuur en stikstof, water en bodem, klimaat en bodemdaling, landbouw, landschap, erfgoed en recreatie. We hebben altijd

een integrale aanpak voorgestaan. Dus in die gebiedsprocessen kijken we naar alle componenten van het PPLG.

Dan vraagt D66 nog of wij de doelen van het NPLG onderschrijven. In de brief van 8 januari aan de minister hebben we laten weten dat we die NPLG-doelen ook onderschrijven. Daarbij hebben we wel een zekere verwachting van wederkerigheid van het Rijk uitgesproken, omdat er natuurlijk ook wel een klein beetje geld van het Rijk nodig zal zijn en ook inzet van rijkswege trouwens.

Even kijken, hoor. Het CDA, de stikstofbanken zijn natuurlijk nog niet gevuld. Het was ook niet helemaal de verwachting. Ik denk ook niet uw verwachting. Zo hebben we er niet met elkaar over gesproken. Maar er wordt wel hard aan gewerkt om te kijken of we die stikstofbanken gevuld kunnen krijgen. De optie is er in elk geval.

Nou, dat was wel wat er aan GS gevraagd is. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank voor die beantwoording. Voordat u vertrekt, is er nog vraag van mevrouw Haas van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Dank u wel, voorzitter. Ik heb onder andere gevraagd namens Partij voor de Dieren om uw visie over het behalen van de doelen en op welke manier u denkt de doelen te gaan halen. En dan gaat het vooral om de hoofddoelen: de natuur, klimaat en water.

Gedeputeerde **BEEMSTERBOER**: Ja, dank u wel. We hebben natuurlijk toegezegd, voorzitter, om in juni met de veertig procent-versie van het PPLG naar de commissie te komen. Dan kunnen we in de volledige breedte over die visie spreken. Daar zal ook in staan welke onderdelen van dat document nog niet beschikbaar zijn, omdat die in de zeventig procent of later in de honderd procent-versie zullen komen. Dus dan kunnen we in de volle breedte dat gesprek met elkaar voeren, zoals afgesproken.

De **VOORZITTER**: Dank voor die beantwoording. Dan ga ik even kijken of er nog überhaupt partijen zijn projecten met spreektijd. Die zijn er. Maar er is ook een aantal partijen die dat niet meer hebben. Dus voordat we een rondje gaan maken voor de tweede termijn, de behoefte daaraan, is het belangrijk om te beseffen dat niet iedereen nog spreektijd heeft. De partijen die nog wel spreektijd hebben, zijn de Partij van de Arbeid, heel beperkt D66, Partij voor de Dieren, JA21, de PVV, Volt nog heel beperkt, Forum voor Democratie, een partij die ik niet kan lezen. De SP. Even kijken. 50PLUS, de ChristenUnie, en dat was het. Dus aan die partijen de vraag of zij nog behoefte hebben aan een tweede termijn. Ik ga gewoon weer even het lijstje af van de eerste termijn. Dan begin ik bij mevrouw Schneemann. Komt u maar. 22 seconden.

Tweede termijn Provinciale Staten

Mevrouw **SCHNEEMANN** (Volt): Ja, de belangrijkste conclusie voor mij vandaag: we willen duidelijkheid van het Rijk over het geld, maar we willen zelf geen duidelijke keuzes maken. We stellen geen duidelijke prioriteiten en daardoor krijgen we dus ook geen duidelijkheid. Een soort vicieuze cirkel. Het eerste jaar politiek is altijd ontzettend leerzaam. We hebben nu kennis gemaakt met de vertragingstactiek. Dus dat is weer een les erbij. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Waarvan akte. Dan ga ik door naar de heer Leerink.

De heer **LEERINK** (PvdA): Daar kan ik niet overheen.

De **VOORZITTER**: Dan gaan we eens even kijken of de heer Mantel daar nog overheen kan. Nee. Mevrouw Haas.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Dank u wel. Niet de intentie om eroverheen te gaan, maar aanvullend. We vragen niet om een onderzoek naar het proces, maar hoe gaat GS nu eigenlijk haar capaciteit inzetten om de keuzes te maken voor de duurzame hoofddoelen. Dat willen we nog heel graag horen vandaag.

De **VOORZITTER**: Dank voor die vraag. Dan kijk ik verder op mijn lijstje naar de heer Dessing of hij behoefte heeft aan een tweede termijn. Dat heeft hij niet. De heer Vendrig is door zijn tijd heen, vermoed ik. De heer Klein. Niet. De heer Mülder, niet. De heer Van Tiggelen, niet. Mevrouw Ouderkernen is door haar tijd en mevrouw Koning is door haar tijd. Mevrouw Alberts? Niet. Statenlid Van Wijnen is door haar tijd heen. Mevrouw Van der Helm? Heeft geen behoefte. Dan resteert het woord aan gedeputeerde Beemsterboer in reactie op de vraag van de Partij voor de Dieren.

Tweede termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **BEEMSTERBOER**: Ja, voorzitter, dank u wel. Toch ook even kort in reactie op Volt, want uw vertragingstactiek vind ik wel vervelend. Ik begrijp best dat dat beeld overkomt, want we hebben ditzelfde debat natuurlijk in, volgens mij, zeven commissies met elkaar ook al gehad. Maar de frustratie over de traagheid in dit proces ligt niet alleen bij de Staten, kan ik u aangeven. En ook niet alleen bij de staten en GS, maar leeft in onze organisatie echt ook. Dus er wordt flink gewerkt om toch te kijken wat er mogelijk is in veranderende omstandigheden. Ik hoop dat er een moment komt in het tweede jaar dat u hier dan actief bent, dat u kunt constateren dat het misschien allemaal toch nog wel meevalt.

En dan de vraag over de capaciteit, van de Partij voor de Dieren. We hebben natuurlijk aangegeven dat we de groei van de ambtelijke organisatie op basis van de eerdere budgetverwachtingen ten aanzien van de gebiedsprocessen voorlopig even stopgezet hebben door een focus op die 21 gebiedsprocessen die we vorige keer met u gedeeld hebben. Dus we zetten veel ambtelijke capaciteit, die we beschikbaar hebben, in op die gebiedsprocessen. Daar hebben we ook wel budgetten van het Rijk voor. Dat heeft u in de begroting ook vastgesteld. Daarnaast zijn onze mensen vrij intensief bezig met het proces en met het democratische proces hier omheen. Verder zijn we die gebiedsprocessen nu voor de komende commissievergadering, die drie gebiedsprocessen, aan het uitwerken, zodat daar ook met de Staten een gesprek over gevoerd kan worden en wordt er hard gewerkt aan de veertig procent-versie.

De **VOORZITTER**: We maken kennelijk even een switch, maar ik vraag me af of u ook nog heel veel tijd heeft. Dus we gaan mevrouw Haas nog de gelegenheid geven om heel kort nog een vraag te stellen in de resterende seconden.

Mevrouw **HAAS** (PvdD): Ik hoor steeds ‘proces’, maar wat is nu uw visie op het behalen van uw doelen?

Gedeputeerde **BEEMSTERBOER**: Ja, voorzitter, ik vind eerlijk gezegd, ik begrijp die vraag heel goed. Wat nou lastig is, is dat we met elkaar afgesproken hebben dat we in juni de veertig procent-versie – daar moeten dus nog behoorlijk wat procenten aan toegevoegd worden – met uw Statencommissie bespreken. Dat is een document van ruim honderd pagina's. Dus als ik nu hier tijdens een fractiedebat, die volgens mij voor het gesprek dat u onderling met elkaar heeft, bedoeld is, de visie van GS ga uitleggen, terwijl wij de visie in ruim honderd pagina's nog aan het besluiten zijn binnen GS en gaan toesturen aan uw Staten, dan doe ik volgens mij geen recht aan de compleetheid van die visie. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank, gedeputeerde Beemsterboer. Met die woorden sluiten wij ook dit fractiedebat af. Er zijn geen moties ingediend. Dus die zullen we ook niet hoeven te behandelen bij de stemming. Dan is bij deze ook het fractiedebat afgerond.

De discussie wordt gesloten.

De **VOORZITTER**: Dan wil ik kijken of in de coulissen de commissaris van de Koning, de heer Van Dijk, zich nog ergens bevindt. Dan zou hij het bewind over deze vergadering weer mogen overnemen van mij. Hij is er niet. Ik hoor dat hij aan het bellen is. [...] Kijk, dan ga ik even plaatsmaken voor de commissaris en dan gaan we zo weer verder.

Voorzitter: commissaris van de Koning, de heer Van Dijk

11. Indien aan de orde: advies GS op motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.

De **VOORZITTER**: Goed, dames en heren, dan zijn we aanbeland bij agendapunt 11. Aan de orde de moties Vreemd aan de Orde van de Dag. De eerste motie die van advies zal worden voorzien namens het college is motie M32, ingediend door Partij voor de Dieren, JA21, ChristenUnie en D66, met als titel Eerdere sluiting kooksgasfabriek 2. Gedeputeerde Olthof zal deze van advies voorzien.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, dank u wel, voorzitter. Motie M32, dictum: om zich bij de maatwerkafspraken in te zetten voor sluiting kooksgasfabriek 2 uiterlijk per 1 januari 2026. Laat ik aan de Staten.

De **VOORZITTER**: Dan hebben we de tweede motie Vreemd aan de Orde van de Dag, ingediend door de Partij voor de Dieren en JA21, met als titel Deel verslag Expertgroep Gezondheid IJmond met PS. Wederom gedeputeerde Olthof.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, dank u wel, voorzitter. Daar wil ik wel kort een toelichting geven op de tweede bullet, om de concept-NRD met PS te telen. Daar zal uiteraard het advies, dat vastgesteld wordt door GS – dat zal waarschijnlijk in juni al zijn – op de NRD naar de Staten toe komen. Dus dat is een toezegging. En als u bedoeld om een terugkoppeling te krijgen van de gesprekken die we met de expertgroep hebben ten aanzien van de GER, ook in relatie tot de MER, dan kan ik u dat toezeggen, want dat is namelijk dezelfde vraag die ook in de Kamer is gesteld. Ook de Kamer zal daarover geïnformeerd worden. Ik stel voor dat we die gelijktrekken en u daarover zullen informeren. Dat is een toezegging die ik wil doen in deze. Er staat hier iets anders, maar een toezegging.

De **VOORZITTER**: Dan vervolgens heb ik hier motie M34 voor mij liggen, ingediend door de SP en de Partij voor de Vrijheid, met als titel Herziening omgevingsverordening infrawerkzaamheden Kennemerweg 16. Ik geef wederom het woord aan de heer Olthof.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ja, dank u wel, voorzitter. Motie M34, ook gelet op de vragen die net gesteld zijn, zult u begrijpen dat ik deze motie ontraad, omdat dit geen bevoegdheid is van de provincie, maar een bevoegdheid is van de gemeente Zandvoort.

De **VOORZITTER**: Als laatste motie M35, ingediend door de ChristenUnie, Partij voor de Dieren en JA21. De titel is Betrek gezondheidsvragen in NRD en in de MER Groen Staal.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Dank u wel, voorzitter. Motie M35. Volgens mij is de eerste bullet in lijn met de toezegging die ik heb gedaan aan de Partij voor de Dieren om de Staten te informeren over de gesprekken die we hebben met de expertgroep. De tweede bullet is wat ingewikkelder, omdat de expertgroep namelijk geen partij is die vooraf geïnformeerd wordt over de GER/MER. We hebben die gesprekken en daar zal ik u ook een terugkoppeling op geven. Dus zowel de NRD, dat advies krijgt u toegestuurd zo snel mogelijk. Het tweede punt is dat wij verslag zullen doen van de gesprekken die met de expertgroep zijn geweest. Dat is een toezegging. Deze motie, letterlijk, moet ik ontraden, omdat namelijk bij de tweede bullet over de voorgestelde aanpak, de expertgroep namelijk niet vooraf geïnformeerd wordt over de NRD. Dus als u genoegen neemt met, is dat mijn toezegging. Maar deze motie moet ik, met deze tekst en met dit dictum, ontraden.

De **VOORZITTER**: Dank aan gedeputeerde Olthof voor zijn advies vanuit GS op de vier ingediende moties Vreemd aan de Orde van de Dag.

12. Indien aan de orde: gebundelde stemming van alle motie(s).

De **VOORZITTER**: Dan zijn we bij agendapunt 12 gekomen en dat is de gebundelde stemming van alle moties, amendementen en de voordrachten. Dan gaan we als eerste in stemming brengen de zojuist geadviseerde vier moties Vreemd. Excuses. De heer Klein.

De heer **KLEIN** (CU): Zouden we een heel korte schorsing kunnen hebben?

De **VOORZITTER**: Natuurlijk. Zullen wij om- [...] Nou, dat is wel heel kort. 18.20 uur. Tien minuutjes. Ik schors de vergadering.

Schorsing van 18.10 tot 18.22 uur.

De **VOORZITTER**: Mag ik de Statenleden verzoeken te gaan zitten, zodat we kunnen vaststellen hoeveel geldige stemmen kunnen worden uitgebracht? Voor zover mij bekend hadden we één Statenlid die zich had afgemeld voor vanavond. Dames en heren, de vergadering is weer heropend. Ik zie nog twee lege stoelen, maar volgens mij zijn die Statenleden er wel, maar die zijn nog niet op hun plek. Mag ik verzoeken aan het Statenlid van de Partij voor de Dieren te gaan zitten? En ik mis nog één Statenlid bij GroenLinks. De fractievoorzitter ook. Dan hebben we op dit moment 54 geldige stemmen; eigenlijk 53. Dus als we de stemming nu gaan beginnen, zijn er 53 stemmen voor de moties Vreemd.

Moties Vreemd aan de Orde van de Dag
De **VOORZITTER**: Als eerste motie breng ik in stemming motie M32. We zijn op het nippertje weer met 54 geldige stemmen. Motie M32, ingediend door de PvdA, JA21, ChristenUnie en D66, titel Eerdere sluiting kooksfabriek 2 in maatwerkafspraken Tata Steel. Is er iemand die hoofdelijke stemming wenst of een stemverklaring? Ja, de heer Kanik van D66.

De heer **KANIK** (D66): Eigenlijk een onthouding bij alle Tata-moties. Dan hoef ik dat niet bij elke motie apart te doen.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Even ook voor de notulen: de heer Kanik van D66 onthoudt zich van stemming voor de vier Tata-moties.

Graag even stilte bij GS, als het mag, want het is toch even belangrijk dat ik iedereen goed kan zien en kan horen. Zijn er nog anderen die een stemverklaring of aantekening wensen bij motie M32? Ja, dat is van de BBB, de heer Teeuwen.

De heer **TEEUWEN** (BBB): Dank u wel, voorzitter. Natuurlijk is BBB voor de gezondheid in de IJmond, Dus wie kan tegen deze motie zijn? Maar de werkgelegenheid heeft zeker ook onze aandacht. BBB vindt dat de voorgestelde datum van 1 januari 2026 te veel afbreuk doet aan de complexiteit en impact van het voorgestelde. Daarom kan BBB helaas niet meegaan met deze motie. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Het CDA, mevrouw Koning.

Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Dank u wel. Het CDA wil de sluiting van de kooksgasfabriek 2 zo snel mogelijk en we zijn blij dat het Rijk bezig is met maatwerkafspraken. We kunnen echter nu zo snel niet inschatten of die datum van 1 januari 2026 wel echt realistisch is. Dus daarom kunnen we niet vóór de motie stemmen.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Anderen nog? Zo niet, dan open- Ja, mevrouw Schneemann van Volt.

Mevrouw **SCHNEEMANN** (Volt): Ja, sorry op de valreep. Even ter ondersteuning. Wij zijn ook voor zo snel mogelijke sluiting en omdat we ooit van Tata Steel hebben begrepen dat het sluiten van kooksgas 2 ongeveer anderhalf jaar duurt, hebben we besloten vóór te stemmen. Dank u wel.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Dan open ik nu de stemming voor motie M32. U was al een beetje begonnen, zie ik. De griffie was al- [...] Het kan, want uiteindelijk ga ik straks kijken of er 54 geldige stemmen zijn uitgebracht. En als u een ordevoorstel doet omdat u denkt dat deze stemming ongeldig is, dan start ik hem opnieuw. [...] Nog één stem. [...] Ja, we hebben één onthouding, dat is waar. U heeft helemaal gelijk. Het was even een test. Dank u wel. Ik sluit de stemming.

Motie 32 ‘Eerdere sluiting kooksgasfabriek 2 in maatwerkafspraak Tata Steel’, ingediend door Partij voor de Dieren, JA21, ChristenUnie en D66.

Motie 32 is met 31 stemmen voor, 22 stemmen tegen en 1 onthouding van stemming aangenomen. Tegen hebben gestemd: BBB, VVD, PVV, CDA en Forum voor Democratie.

De **VOORZITTER**: Gaan we naar motie M33, ingediend door Partij voor de Dieren en JA21 met als titel Deel verslag Expertgroep Gezondheid IJmond met PS. Is er iemand die een stemverklaring wil? Ja, dat is de heer Hollebeek van de Partij voor de Dieren.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, voorzitter, ik wil graag deze motie intrekken, omdat ik tevreden was met de toezeggingen van de gedeputeerde.

De **VOORZITTER**: Dank u wel. Daarmee is motie M33 ingetrokken.

Motie 33 'Tata steel: Deel verslag Expertgroep Gezondheid IJmond met PS' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

De **VOORZITTER**: Dan breng ik nu in stemming motie M34, ingediend door de SP en de Partij voor de Vrijheid, met als titel Herziening Omgevingsverordening infrawerkzaamheden Kennemerweg 16. Is er iemand die een stemverklaring wil? Ja, de heer Hollebeek, Partij voor de Dieren.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, ik heb sympathie voor het voorstel van de SP, maar de gedeputeerde laat duidelijk wel blijken dat wij niet over de omgevingsverordening infra gaan. Ik maak me wel zorgen dat er soms dingen bij zo'n vergunning in fietsen die er niet bij horen, maar zoals het nu geformuleerd is, kunnen wij niet voorstemmen. Dus we zullen tegenstemmen.

De **VOORZITTER**: Mevrouw Berkvens, D66.

Mevrouw **BERKVENS** (D66): Ja, vergelijkbaar, voorzitter. Sympathie voor het voorstel, maar op deze manier is de motie helaas niet houdbaar. Dus we zullen tegenstemmen.

De **VOORZITTER**: Mevrouw Bouhlel van de SP.

Mevrouw **BOUHLEL-LASCARIS** (SP):

De **VOORZITTER**: Ja, het is een stemverklaring: we houden het kort. Anderen nog? Iemand aantekening? Dan open ik nu de stemming voor motie M34.

Motie 34 'Herziening omgevingsverordening infrawerkzaamheden Kennemerweg 16, camping Sandevoerde', ingediend door SP en PVV.
Motie 34 is met 7 stemmen voor en 47 stemmen tegen verworpen. Voor hebben gestemd: PVV, Forum voor Democratie en SP.

De **VOORZITTER**: Dan breng ik nu in stemming motie M35, ingediend door de ChristenUnie-Partij voor de Dieren en JA21. De titel is Betrek PS, Provinciale Staten, bij gezondheidsvragen over de NRD en de MER Groen Staal. Ja, meneer Klein.

De heer **KLEIN** (CU): Ja, de ChristenUnie vindt het belangrijk om precies te weten welke vragen rondom gezondheid in de MER aan de orde komen en wat de expertgroep daarvan vindt. De gedeputeerde heeft zojuist toegezegd om het advies op de concept-MER in juni met ons te delen, inclusief een verslag van een gesprek met de expertgroep. Dat geeft PS voldoende mogelijkheden om bij te sturen. Wij zullen daarom deze motie intrekken.

De **VOORZITTER**: Dat is ook namens de andere indieners, neem ik aan. Dus daarmee is motie M35 ingetrokken. Dank u wel.

Motie 35 'Betrek PS bij gezondheidsvragen in NRD en MER Groen Staal' maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen c.q. besluitvorming.

Tijdelijk buiten werking stellen van de referendumverordening (VD-15)

De **VOORZITTER**: Dan komen wij toe aan de moties en de amendementen die zijn ingediend bij punt 9, de voordracht Tijdelijk buiten werking stellen van de referendumverordening. Ik heb even samen met de griffier gekeken naar de verschillende amendementen die zijn ingediend hebben. Wij hebben geprobeerd in ieder geval het zwaarste amendement als eerste in stemming te brengen. Dat betekent dat wij als eerste in stemming brengen amendement nummer A5 en die is ingediend door JA21, Partij voor de Dieren en de Partij voor de Vrijheid, met als titel Behoud en verbetering referendumverordening. Is er iemand die een stemverklaring wenst? Iemand aantekening? Hoofdelijke stemming? Dan open ik nu de stemming voor amendement nummer A5. Voor de duidelijkheid: er kunnen nu weer 54 geldige stemmen worden uitgebracht. Die zijn ook nu uitgebracht. De stemming is gesloten.

Amendement 5 'Behoud en verbetering Referendumverordening', ingediend door JA21, Partij voor de Dieren en PVV.
Amendement 5 is met 14 stemmen voor en 40 stemmen tegen verworpen. Voor hebben gestemd: Partij voor de Dieren, JA21, PVV, Forum voor Democratie en SP.

De **VOORZITTER**: Het volgende amendement wat we daarna in stemming brengen, is amendement nummer A7, ingediend door D66. Dat is de titel Technisch-juridische aanpassing referendumverordening. Is er iemand die hoofdelijke stemming wenst? Aantekening? Stemverklaring? Dan open ik nu de stemming voor amendement nummer A7. 54 geldige stemmen uitgebracht.

Amendement 7 'Technisch-juridische aanpassing referendumverordening', ingediend door D66.
Amendement 7 is met 18 stemmen voor en 36 stemmen tegen verworpen. Voor hebben gestemd: D66, Partij voor de Dieren, JA21, Forum voor Democratie en SP.

De **VOORZITTER**: Amendement nummer A6 was ingetrokken.

Dan heb ik nog amendement A8 voor mij liggen, ingediend door de Partij voor de Dieren en JA21. Dat is Referendumverordening voor de Kaderbrief 2026 met een voorstel komen. Is er iemand die stemverklaring wenst? Hoofdelijke stemming? Aantekening? Zo niet, dan open ik nu de stemming voor amendement nummer A8. De stemming is gesloten.

Amendement 8 'Referendumverordening voor de Kaderbrief 2026 met een voorstel komen', ingediend door Partij voor de Dieren en JA21.
Amendement 8 is met 52 stemmen voor en 2 stemmen tegen aangenomen. Tegen heeft gestemd: 50PLUS.

De **VOORZITTER**: Dan kom ik bij motie M36, die is ingediend door JA21, Partij voor de Dieren en de PVV. De titel is Mandatering referendumcommissie voor herziening referendumverordening. Is er iemand die hoofdelijke stemming wenst? Een stemverklaring? Aantekening? Dan open ik nu de stemming voor motie M36. 54 geldige stemmen uitgebracht.

Motie 36 'Mandatering referendumcommissie voor herziening referendumverordening', ingediend door JA21, Partij voor de Dieren en PVV.
Motie 36 is met 14 stemmen voor en 40 stemmen tegen verworpen. Voor hebben gestemd: Partij voor de Dieren, JA21, PVV, Forum voor Democratie en SP.

De **VOORZITTER**: Motie M37 was ingetrokken en motie M38 ook. Dan zijn we er ten aanzien van de moties doorheen. Dan breng ik nu in de stemming- Even mijn papieren erbij pakken. Die heb ik daar liggen. Dat is voordracht nummer 15. Is er iemand die een hoofdelijke stemming wenst? Een stemverklaring? Ja, dat is de heer Hollebeek, Partij voor de Dieren.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ja, voorzitter, dus. We hebben alle vertrouwen in de werkgroep Burgerparticipatie, maar we stemmen hier over een voordracht. En het tweede beslispunt van de voordracht laat voor ons te veel ruimte om een door de Provinciale Staten ingesteld instrument om zeep te helpen. Dus, ondanks alle goede bedoelingen en vertrouwen, zullen we toch tegen de voordracht stemmen.

De **VOORZITTER**: De heer Mülder, D66.

De heer **MÜLDER** (D66): Ja, dank u wel. Ondanks dat ik ongeveer dezelfde lijn volg, willen wij graag, nu amendement A8 is aangenomen, toch wel voorstemmen, maar wij hopen dat het niet een 'told you so' wordt - dat we volgende zomer zonder referendumverordening of andere vergaande vorm van participatie zitten.

De **VOORZITTER**: Andere fracties nog een stemverklaring? Zo niet, dan open ik nu de stemming voor voordracht 15. 54 stemmen zijn uitgebracht.

Voordracht Tijdelijk buiten werking stellen van de referendumverordening (VD-15)
Voordracht 15 is, met inachtneming van de daarin als gevolg van aanneming van in het amendement A8-2024 aangebrachte wijzigingen, met 38 stemmen voor en 16 stemmen tegen aangenomen. Tegen hebben gestemd: Partij voor de Dieren, JA21, PVV, Forum voor Democratie, SP en 50PLUS.

De **VOORZITTER**: Daarmee, dames en heren, hebben wij alle amendementen en moties en voordrachten, die vandaag in stemming konden worden gebracht, in stemming gebracht. Dank daarvoor.

13. Sluiting

De **VOORZITTER**: Wij zijn bij het laatste agendapunt terechtgekomen. Als het goed is heeft de griffier de keuken al gewaarschuwd dat het eten klaar kan- Wanneer is het klaar? Het staat al klaar.

Ik zie u op 10 juni. Dan zal de eerstvolgende Statenvergadering zijn.

Een diner staat voor u klaar. Ik wil u nogmaals danken en nog een heel fijne avond toewensen. Ik sluit de vergadering.

Sluiting om 18.35 uur.

Strategische Statenagenda commissie Landelijk Gebied
Versie juni 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. Landelijk Gebied of PS)

							2025				**GS**	**Behandeling**
	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	
PPLG												
PPLG			B- 40% versie	B 80% versie			A-stuk				Kocken en Beemsterboer	PPLG komt meerdere keren terug. In september zal het voorliggen in Provinciale Staten. PPLG is dan nog niet definitief, maar zo mogelijk zal een volgende versie naar het Rijk worden gestuurd voor een reactie waarna het zal terugkeren voor aanvulling. - 15 april liggen de gebiedsprocessen ter informatie voor. - 17 juni de PPLG conceptstuk 40% met specifiek keuzevraagstukken en vragen aan de commissie. - 9 September ligt de 80% conceptversie voor. De commissie Landelijk Gebied levert input op het stuk, waarna het naar her Rijk wordt gestuurd. - In het eerste kwartaal van 2025 zal het stuk na tweede beoordeling van het rijk ter besluitvorming voorliggen.
Interactieve sessie PPLG			4 juni									Ter voorbereiding op de bespreking van het PPLG op 17 juni zal een interactieve sessie PPLG worden georganiseerd.
TB Gebiedsprocessen		TB									Kocken en Beemsterboer	Technische briefing aan de hand van drie gebiedsprocessen die elk in een ander landschapstype voorkomen; Veenweiden, binnenduinrand, vechtplassengebied.
Portefeuille Natuur en water												
Technische briefing wateroverlast PWN gebied			4 Juli									Een technische briefing over de wateroverlast in de Kennemerduinen.
Uitvoeringsprogramma van het Programma Natuur fase 2											Kocken	GS streeft naar bespreking van de aanpak voor kwaliteit NNN.
Subsidiestelsel Natuur- en Landschapsbeheer (SNL)											Kocken	Natuurbeheerplan en openstellingen SNL
Natuurdoel analyses					x	x					Kocken	Gs sturen de NDA's ter informatie door aan PS. De vier eerste definitieve NDA's (voor Laag Holland) zijn al ter informatie naar PS gestuurd. De andere twaalf zullen nog volgen. Als deze planning door de Ecologische Autoriteit gehaald wordt dan verwachten we onze NDA's in het derde kwartaal 2024.
Waterbodem sturend				Q3							Kocken	Het gaat om een technische briefing om PS mee te nemen in de bedoeling en inzet Koppeling met oa PPLG in Q2 of Q3.
Beleid klimaatadaptatie				Q3							Kocken	A of B agenda in Q2 of Q3.

Strategische Statenagenda commissie Landelijk Gebied
Versie juni 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. Landelijk Gebied of PS)

							2025				**GS**	**Behandeling**
	15-04	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Natuurherstelwet					Q4						Kocken	Technische briefing naar aanleiding van verzoek CDA.
Wijzigingen van de waterschapsreglementen				Q4							Kocken	A-agenda in Q4
Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds											Kocken	
Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024											Kocken	
Portefeuille Landbouw en Visserij												
Werkbezoek (biologische) bloembollen		6 mei									Beemsterboer	
Evaluatie Voedselvisie											Beemsterboer	
Portefeuille Dierenwelzijn en Faunabeheer												
Terugkoppeling van de verkenning financiering wildopvang												Q4 2024 of Q1 2025
Expertmeetings												
Expertmeeting Rechten voor de Waddenzee			Juli?									Een expertmeeting over de kansen, gevolgen en toepassingen van het toekennen van rechten aan de Waddenzee. Staten van Friesland en Groningen en de waterschappen ook uitnodigen (motie van 30 mei).
Expertmeeting Voorkomen van doden van dieren		20 mei										Wordt gehouden op donderdag 20 mei
Expertmeeting Ecologische Autoriteit (op 1 juni PPLG gevraagd).				9 sept								Wordt gepland voorafgaand aan de commissie

Strategische Statenagenda commissie Bestuur
Versie tbv Commissie Bestuur 24 juni 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. Bestuur of PS)

	2024									**2025**				**2026/2027**	**Behandeling**
	22-01	**15-02**	**18-03**	**22-04**	**30-05**	**24-06**	**16-09**	**21-10**	**2-12**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		Duiding, werkafspraken en *geplande zaken*
Algemeen															
1e begrotingswijziging															
Kaderbrief															Kaderbrief 2025 inclusief de volgende onderdelen : - Voorstel invulling taakstelling reserves coalitieakkoord (€ 40 mln.) - Voorstel invulling structurele taakstelling coalitieakkoord (€ 3,5 mln.) - bijlage: overzicht van begrotingsposten die wel/niet geïndexeerd worden
Jaarstukken															Werkafspraak: in 2024 in samenwerking met Rekeningencie. Evt. nadere informele toelichting op P&C stukken/financiële kaders: 23 mei 2024 tbv Jaarstukken.
2e begrotingswijziging															
Begroting en Memorie van Antwoord															
3e begrotingswijziging															
Portefeuille Bestuur															
Integriteit: Actualisatie gedragscode															Kader: Gedragscode 2013 Presidium 6 november 2023: Proces om te komen tot actuele gedragscode
Agenda kwaliteit openbaar bestuur Noord-Holland															
Europa: vooruitblik/werkprogram ma 2024 HNP															Kader: Europastrategie 2022-2030 Noord-Holland Tussentijdse beschouwing Europastrategie in 2026 (A38-2021) *Wordt voorgelegd in 2025, planning volgt.*
Onderzoeksprogramma Randstedelijke Rekenkamer 2024		**EBW**													Kader: Onderzoeksprogramma eerste helft 2024 verwerkt in eerste begrotingswijziging (EBW). De programmaraad adviseert over het onderzoeksprogramma. Juni 2024 RRK contact fracties voor inventarisatie. *Nadere invulling in mei 2024.*
Referendumverordening															Kader: Referendumverordening NH 2018 PS 13 mei 2024 geamendeerd (A8-2024) besluit: verordening 2028 buitenwerking gesteld en opdracht aan werkgroep burgerparticipatie om voor de kadernota 2026 met een voorstel te komen.
Pallas															Duiding: Brief voortgang Pallas project okt 2023 *Locatiebezoek aan de locatie en technische briefing voorjaar 2024*
Portefeuille Financiën															
Financieringsstatuut															Kader: Financieringstatuut 2020 *BOT overleg* over rentebeleid en vreemd vermogen. *PS 10 juni 2024*

Strategische Statenagenda commissie Bestuur
Versie tbv Commissie Bestuur 24 juni 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. Bestuur of PS)

	2024									2025				2026/2027	Behandeling
	22-01	15-02	18-03	22-04	30-05	24-06	16-09	21-10	2-12	Q1	Q2	Q3	Q4		Duiding, werkafspraken en *geplande zaken*
Nota reserves															Kader: Nota reserves 2018 *Aanvullende notitie weerstandsvermogen in relatie tot de 25% norm voor de algemene reserve volgt nog.*
Kadernota verbonden partijen								Q4							Kader: Kadernota Verbonden partijen 2020 *Planning Q4*
Financieringssystematiek voor decentrale overheden				C>B											IPO website-overleg-over-financiele-verhoudingen; IPO BAC Financien en Bestuur; Brief ZH & NH over weeffout besproken op 22 april 2024
Portefeuille Economie															
Tussenevaluatie van de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025															Kader: Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 Technische briefing en bespreking Rapport Randstedelijke Rekenkamer Circulaire Economie op 18 sept 2023 Tussenevaluatie op B-agenda 15 febr 2024
Ontwikkelperspectief Circulaire Economie															Het **Ontwikkelingsperspectief Circulaire Economie** is in 2017 vastgesteld door PS en is eveneens nog steeds het leidend kader. Van beide stukken wordt deze periode geen aanpassing voorzien. Tweejaarlijks wordt de Provinciale Circulaire Economie Rapportage Noord-Holland (PCER) aan PS gestuurd ter informatie/ter bespreking met de actuele stand van zaken inzake circulaire economie
Initiatiefvoorstel Holland Impact (PS 10-10-2022)															De stand van zaken t.a.v. de opvolging van het Initiatiefvoorstel Noord-Holland Impact wordt ten dele meegenomen in de actualisering van de Uitvoeringsagenda Economie Stand van zaken brief GS m.b.t. initiatiefvoorstel besproken 22-1-2024.
Uitvoeringsagenda duurzame en circulaire economie 2025-2028 (actualisatie en integratie)															Kaders: Het **Strategisch Beleidskader Economie** is in 2016 vastgesteld door PS als het meerjarig economisch beleid van Noord-Holland, kent geen formele einddatum. In 2024 is de actualisering van het **Uitvoeringsprogramma Economie 2021-2023** (door GS in 2021 vastgesteld) voorzien. Hierin wordt de **Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025** geïntegreerd. In de uitvoeringsagenda wordt tevens het voglende opgenomen en geactualiseerd: -De **Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt & Onderwijs 2021-2023** is in 2021 door GS vastgesteld en is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Economie 2021-2023. -De in het coalitieakkoord toegezegde **Verdozingsstrategie**. Expertmeeting Betekeniseconomie 18 april 2024. Voorbereiding ism D66-CU-PvdD-GL. *Procesafspraak 22-01-2024: 2 concept besprekingen in de commissie voor resp. na de zomer. zie ook GS brief.*
Detailshandelsbeleid															Kader Provinciaal detailhandelsbeleid 2015-2020 is in 2014 door PS vastgesteld en loopt na evaluatie hiervan in 2019 door. Hiervan is geen aanpassing voorzien in deze coalitieperiode. Wel zijn de gebruikte data in het detailhandelsbeleid inmiddels gedateerd. Eind 2024 zal er daarom gekeken worden naar de actualisatie van het detailhandelsbeleid. Hierin zullen geen beleidswijzigingen worden aangebracht, maar zullen de cijfers worden bijgesteld naar de huidige tijd.

Strategische Statenagenda commissie Bestuur
Versie tbv Commissie Bestuur 24 juni 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. Bestuur of PS)

	2024									**2025**				**2026/2027**	**Behandeling**
	22-01	**15-02**	**18-03**	**22-04**	**30-05**	**24-06**	**16-09**	**21-10**	**2-12**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		Duiding, werkafspraken en *geplande zaken*
Onderzoek ROM Randstedelijke Rekenkamer															Duiding: PS besluit over deelname ROM Opgenomen in het onderzoeksprogramma RRK 2024. *Inventarisatiefase in Q1.*
Datacenterstrategie				C>B											De **Datacenterstrategie 2022–2024** is in 2022 door PS vastgesteld, loopt eind 2024 af en wordt in geactualiseerde vorm eind 2024 aan de Staten voorgelegd. Daarin (en ook in de te actualiseren Uitvoeringsagenda Economie) wordt ook de samenhang met de in het coalitieakkoord aangekondigde verdozingstrategie meegenomen. Richtlijn duurzame vestigingsvoorwaarden datacenters (C-agenda 22-01-2024). *B-agenda 22-04-2024 Voortgang datacenterstrategie 2022-2024 Agenderingsverzoek m.b.t. over de werking en knelpunten van de strategie.*
Havens															De **Nota Zeehavens** is in 2022 door PS vastgesteld en kent geen formele einddatum. Van dit stuk wordt deze periode geen aanpassing voorzien. Informeren over deze nota verloopt via de trajecten NOVEX NZKG en Ontwikkelperspectief NHN en Ontwikkeling Maritiem Cluster.
Portefeuille Recreatie															
Recreatieschappen SPW RAUM TW LSD en GGA															Zienswijze op financiële stukken van de vijf recreatieschappen waar PNH aan deelneemt.
(Water)Recreatie en toerisme															De **Visie Recreatie en Toerisme Noord-Holland 2030** is in 2021 vastgesteld door PS en kent geen formele einddatum. Van dit stuk wordt deze periode geen aanpassing voorzien. De **Visie op waterrecreatie in Noord-Holland 2030** is in 2016 door PS vastgesteld en kent geen formele einddatum. Van dit stuk wordt deze periode geen aanpassing voorzien. De uitvoering hiervan ligt vast in het **Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2021-2025**
Portefeuille MRA															
MRA Agenda 2024-2028															PS brief propositie NH t.b.v. nieuwe MRA agenda vastgesteld in PS 13 nov 2023. Traject ''wensen en opvattingen'' over 80% MRA Agenda. *De MRA agenda 2025-2028 het bijbehorende meerjarenuitvoeringsprogramma MUVP) worden vastgesteld in de AV 11 okt 2024. Daarna komt de agenda ter bekrachtiging naar de deelnemers*.
MRA Meerjarenbegroting 2025-2028															Op basis van de MRA-agenda wordt een meerjarenbegroting opgesteld
Portefeuille IPO Data & ICT															
Datastrategie									Q4 o.v.b						C-agenda 15-02-2024: Beknopte evaluatie Datastrategie 2021-2023 en GS heeft Algoritmebeleid vastgesteld. *GS stelt een nieuwe Data- en Digitaliseringsstrategie op*
IPO: Bestuursprogramma 2023-2027										Q1				Q1	Proces en planning besproken in AV IPO van 7 nov 2023. B-agenda 15-02-2024: reactie op het IPO-bestuursprogramma. *Voortgang bestuursprogramma komt jaarlijks op de agenda van de commissie*
IPO: P&C cyclus														Q1 en Q4	Mei: bespreken GS brief en IPO conceptbegroting volgend jaar Oktober: bespreken begroting komende jaar met AV leden ivm behandeling in Algemene vergadering IPO van het najaar.

Strategische Statenagenda commissie Bestuur
Versie tbv Commissie Bestuur 24 juni 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. Bestuur of PS)

	2024									**2025**				**2026/2027**	**Behandeling**
	22-01	**15-02**	**18-03**	**22-04**	**30-05**	**24-06**	**16-09**	**21-10**	**2-12**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		Duiding, werkafspraken en *geplande zaken*
Portefeuille grondzaken															
Grondstrategieplan															De conform onderstaande nota door GS vast te stellen grondstrategieën worden PS t.z.t. over geïnformeerd, al dan niet gecombineerd met het aanbod voor een technische briefing inzake grondbeleid
Grondbeleid															De **Vijfde Nota Grondbeleid** is in 2018 door PS vastgesteld en kent geen formele einddatum. Van dit stuk wordt deze periode geen aanpassing voorzien.
Pachtbeleid															Het **Pachtbeleid** is in 2020 vastgesteld door GS. Van dit stuk wordt deze periode geen aanpassing voorzien
Portefeuille organisatiezaken															
Inkoopbeleid															Kader: Inkoopbeleid 2021-2024.pdf

Strategische Statenagenda commissie Leefomgeving
PS 10 juni 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. Leefomgeving of PS)

	2024	Do.					2025				GS	Behandeling
	22-04+ 25-04	30-05	24-06 + 01-07	16-09	21-10	02-12	Q1	Q2	Q3	Q4		
Algemeen												
Eerste Begrotingswijziging											allen	15 feb. 2024 in cie., 4 mrt. in PS
Jaarstukken en Kaderbrief											allen	24 juni 2024 in cie., 8 juli in PS
Tweede begrotingswijziging											allen	16 sept. 2024 in cie., 30 sept. in PS
Begroting											allen	21 okt. 2024 in cie., 11 nov. in PS
Laatste begrotingswijziging											allen	2 dec. 2024 in cie., 16 dec. in PS
Portefeuille Klimaat en Energie												
-Actualisatie Actieprogramma Klimaat (APK) -Noord-Hollandse Klimaataanpak - concept -Noord-Hollandse Klimaataanpak - definitief											Kocken	-22 jan. BOT-overleg -30 mei conceptversie in cie. **-27 juni technische briefing effectiviteit klimaataanpak** -16 sept. definitieve versie in cie., 30 sept. in PS
Brief klimaatrechtvaardigheid en energiearmoede											Kocken	18 mrt. C-naar B-verzoek GL/PvdA
Werkplan taskforce incl. afdoeningsvoorstel M182-2023: Provinciale regierol Energiecongestie											Kocken	**1 juli** B-agenda
Windmolens Forteiland Pampus											Kocken	22 jan. C- naar B-verzoek PvdD (van cie. Ruimte 20-11-2023)
Aanwijzing stimulerings-gebieden Zon Vijfhuizerweg H'dorp en Hoofdweg, Haarlemmermeer											Kocken	22 jan. C- naar B-verzoek JA21 (doorgeschoven van cie. Leefomgeving 27-11-2023, oorspronkelijk C-agenda Ruimte 11-09-2023)
NP RES foto stand van zaken RES'en											Kocken	25 april C- naar B-verzoek D66
Intentieovereenkomst verkenning OER A7-A8											Kocken	25 april C- naar B-verzoek JA21
Zonneladder											Kocken	**1 juli** B-agenda
Onderzoek Aanlanding energie-infrastructuur – ruimtelijk impact en brede welvaart analyse											Kocken/ Rommel	30 mei (C-agenda)
Windladder											Kocken	Q4 (B-agenda)
Def. VVGB Noorder IJ-plas											Kocken/ Rommel	21 okt. in cie., 11 nov. in PS
Herijking Regionale Energiestrategie (RES) NHN en NHZ											Kocken	16 sept. technische briefing, 21 okt. voordracht in cie, 11 nov. in PS
Rapport Klimaat neutrale warmtebronnen Diemennet, door CE-Delft i.o.v. Vattenfall, gemeenten en provincies											Kocken	16 sept. (C-agenda)
Cluster Energiestrategie (CES) NZKG											Kocken	21 okt. (C-agenda)
Cluster Energiestrategie (CES)											Kocken	21 okt. (C-agenda)
Energievisie											Kocken	21 okt. B-agenda
P-Miek											Kocken	februari 2025 B-agenda
Datathermie											Kocken	25 april technische briefing
Slimme netoplossingen en energiehubs											Kocken	**27 juni** technische briefing met Tennet en Liander
Waterstofstrategie Noord-Holland											Kocken	2 dec. (A- of B-agenda)
Portefeuille Gezondheid en Milieu												
Proces MER en vergunningverlening											Kocken/ Olthof	22 jan. technische briefing
Ongewone voorvallen Tata Steel											Olthof	15 feb. technische briefing

Strategische Statenagenda commissie Leefomgeving
PS 10 juni 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. Leefomgeving of PS)

	2024	**Do.**					**2025**				**GS**	**Behandeling**
	22-04+ 25-04	**30-05**	**24-06 + 01-07**	**16-09**	**21-10**	**02-12**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		
Afdoeningsvst M113-2023 Stop met houtige biomassa!											Olthof	18 mrt. B-agenda
VTH-taken											Olthof	**1 juli B-agenda** 2 maandelijkse VTH-brief (B-agenda)
Actualisatie programma Tata Steel											Olthof	15 feb. B-agenda Vastgesteld Programma Tata Steel 2024-2030
Reactie GS op adviezen Expertgroep Gezondheid IJmond en Wijers en Blom inzake verduurzaming Tata Steel											Olthof	22 april B-agenda
Publicatie evaluatie geluidzonebeheermodel IJmond + gezondheidskundige duiding geluidsoverlast IJmond door de GGD Kennemerland											Olthof	22 april B-agenda
Voorzorgsbeginsel											Olthof	ma. 3 juni 15.45-16.30 uur (met OD NZKG en Pels Rijcken)
Decentraal Uitvoeringsplan Schone Lucht Akkoord 2024 (DUP SLA 2024)											Olthof	**1 juli B-agenda** 30 mei C-agenda – C- naar B-verzoek PvdD
Startnotitie gezonde leefomgeving											Olthof	30 mei technische briefing met uitnodiging van cie. Ruimte / Wonen 24 juni A-agenda met uitnodiging van cie. Ruimte / Wonen
Advies reikwijdte en detailniveau MER Heracless-Groen Staal											**Olthof**	**1 juli B-agenda**
Actieplan geluid											Olthof	**Na zomerreces TB**, Q4 voordracht in cie. en PS
Nota Uitvoering en Handhaving Omgevingsdiensten 2024-2027											Olthof	24 juni C-agenda
Omgevingsdiensten (OD's) Zienswijze PS op de wijziging gemeenschappelijke regeling (2 x naar cie. en PS)											Beem-ster-boer	15 feb. OD NHN (1e) in cie., 4 mrt. in PS 22 april OD NZKG (1e), ODIJ (2e) en OFGV (2e) in cie., 13 mei in PS 30 mei OD NHN (2e) in cie., 10 juni in PS 16 sept. OD NZKG (2e) in cie., 30 sept. in PS
Omgevingsdiensten (OD's) Jaarstukken, kadernota, begroting											Beem-ster-boer	15 feb. Kadernota OD NHN, 4 mrt. in PS 24 juni Kadernota OD NZKG, ODIJ en OFGV, jaarstukken en begroting alle OD's in cie. (A/C-agenda), 8 juli in PS
Portefeuille Voorzieningen, Cultuur en Sport												
Afronding Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds											Olthof	18 mrt. C- naar B-verzoek CDA/D66
Verbreding sponsoring sportevenementen											Olthof	22 april C-agenda
Ophogen subsidieplafond van de Uitvoeringsregeling subsidie verduurzaming dorpshuizen, buurthuizen en wijkcentra Noord-Holland											Olthof	30 mei C-agenda
Voorzieningenakkoorden											Olthof	Q3 C-agenda

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
juni 2024 – versie 27 mei 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 17 juni 2024 technische briefing onder voorbehoud *iNHi 2023-2027 op A-agenda in cie 9 september*
NIKG – Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen															18-1 Technische Briefing 27-05 technische Briefing
Visie publieke mobiliteit														Olthof	Concept op de B-agenda 15 januari ’24. A-agenda in commissie 27 mei
Aanbesteding HIJ/NHN														Olthof	april 2024, besluit samenvoeging op de C-agenda. Nota van uitgangspunten A-agenda juni Programma van Eisen – 2025
Tarievenbeleid OV														Olthof	Q2 2024, b agenda juni 2024
Circulariteit in OV														Olthof	Q2 2024, juni B of C stuk Doel: ondertekenen bestuursovereenkomst Circulariteit OV op earth

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
juni 2024 – versie 27 mei 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*
															Overshoot Day op 25 juli
Herijking concessie GV														Olthof	Q3 2024
Brandstoffenaanpak Mobiliteit														Olthof	Q2 2024
Kernnet Binnenvaart Noord-Holland														Olthof	Q3 2024
HOV Noordwijk-Schiphol PIP Lisserbroek-Getsewoud														Olthof	Q1 2024 Oordeelsvorming & Q2 Besluitvorming PIP HOV Noordwijk A- agenda mei 2024
N515														Olthof	Q3 2024
N200 in afstemming met Bereikbaarheid Kust														Olthof	Q3 2024
N247-N235 Het Schouw, voorkeursalternatief									Q4					Olthof	Q4 2024. 7 maart brief ontvangen over voorkeursvariant die verder onderzocht wordt. In najaar wordt besluit voorgelegd aan PS.
N203 Uitgeest Limmen, trajectstudie									Q4					Olthof	Q4 2024
Uitvoeringsregeling uitwegen en opname in de omgevingsverordening									Q4					Olthof	Q4 2024
Beleidskader openbare verlichting									Q4					Olthof	Q4 2024
Onderwerp regionaal luchtvaartbeleid							Q3								A-stuk, planning na de zomer, Q3.
Veerpontenaanpak									Q3 of Q4					Olthof	Q3 & Q4 2024

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
juni 2024 – versie 27 mei 2024

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

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling															
Ruimtelijk voorstel														Rommel	- *Vrijgeven Ruimtelijk Voorstel voor bespreking op de B agenda maart 2024, voorafgaand een technische briefing. Behandeling wordt integraal in april. Besluitvorming september 2024* - *2024-2025 uitwerken en onderzoeken* - *2026 aan de slag* - *Analysedocument NHN is bijlage van Ruimtelijk Voorstel*
Ontwikkelperspectief NOVEX NZKG														Rommel	*2024 Q4 – Mogelijk nog dat Investeringsagenda volgt. Afhankelijk van snelheid coalitievorming Rijk.*
Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Zuid betreft het Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA)															Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Zuid betreft het Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA), dat door PS in 2022 is onderschreven en dat de basis vormt voor Noord-Holland Zuid in het Ruimtelijk Voorstel. Dit komt niet apart terug in commissie of PS
Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord															planning volgt. Het gezamenlijk plan van aanpak voor het ontwikkelperspectief NHN zit 9 juli in GS en wordt vervolgens ter info aan PS aangeboden.
Uitvoeringsagenda NOVEX MRA														Rommel	Vanuit NOVEX MRA is het idee om zowel na het BOL van juni a.s. als na BO MIRT van november de raden en staten te informeren of ze te laten instemmen met de gemaakte afspraken: • In BOL van juni met name de maatregelen op het gebied van groenblauw • In BO MIRT ook overige afspraken op gebied van meerkernige ontwikkeling en energienetwerk E.e.a. eventueel afhankelijk van of in samenspraak met provinciaal ruimtelijk arrangement
NOVEX Groene Hart															NOVEX Groene Hart: dit proces loopt vooralsnog mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel, geen aparte planning beschikbaar
NOVEX Schiphol															NOVEX Schiphol: dit proces loopt mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel. Een technische briefing volgt in Q2 2024
NOVEX NZKG															NOVEX NZKG: In Q2 terug bij PS als A-stuk met het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied met de vraag om het te onderschrijven (en de Visie NZKG 2040 in te

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
juni 2024 – versie 27 mei 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*
															trekken). De Uitvoeringsagenda NOVEX NZKG wordt ter informatie gedeeld met PS in Q4 2024
Meer ruimte voor woningen, hieronder valt ook lintbebouwing								Q4							Meer ruimte voor woningen wordt als onderdeel van de wijziging van de Omgevingsverordening uiteindelijk als A-stuk aan PS voorgelegd in Q4
Functiewijziging (agrarisch bouwperceel)															Functiewijziging (agrarisch bouwperceel) Er volgt een evaluatie en het opstellen van een beleidsstuk en daarna eventueel nieuwe regels. Nog geen planning beschikbaar
Lange Weeren															Planning volgt
Kustvisie aan het meer 2030															Planning volgt
Kustpact															Kustpact de beide samenwerkingsverbanden hebben een einddatum 31 december 2025. Landelijk wordt tijdens het BO besproken welke invullingen partijen er in de toekomst aan willen geven. Voor de samenwerking in NH hebben partijen gevraagd naar een evaluatie van de afgelopen periode als basis voor nieuwe afspraken. Ook dit moet nog gestart worden en komt waarschijnlijk Q2-3 2025 richting besluitvorming
Ontheffingsverzoek Twiskeweg														Rommel	B-agenda 11 maart 2024
Omgevingswet					Q2									Rommel	Q2 2024 Technische Briefing. Er wordt een filmpje gemaakt en gedeeld met PS.
Omgevingsverordening														Rommel	De Omgevingsverordening kent een vaste jaarlijkse cyclus. Dat betekent twee keer per jaar een ronde wijziging werkingsgebieden. Wordt ter informatie of ter bespreking aangeboden aan de commissie (afhankelijk van de zwaarte van de voorgestelde wijzigingen ‘groots meeslepend’/’klein ingrijpend’) in juni (ronde I) resp. november (ronde II). Daarnaast de wijziging van de artikelen van de Omgevingsverordening zelf, bespreking van het ontwerp in de commissie van juni wordt geagendeerd, bespreking van het eindconcept in de commissie van november en vaststelling door PS van de wijziging van de Omgevingsverordening in december
Portefeuille Wonen															

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
juni 2024 – versie 27 mei 2024

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

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

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

Provincie Noord-Holland

Lijst Ingekomen stukken mei 2024 voor PS van 10 juni 2024

Nr.	Omschrijving
1	**Energie/Ruimte: Brief aan Amsterdam over windpark Noorder IJ-plas (C-agenda Ruimte 27-05-2024 en Leefomgeving 30-05-2024)** Het college van Amsterdam heeft PS en GS een brief gestuurd inzake windpark Noorder IJ-plas. GS reageren schriftelijk op de drie ingebrachte punten.
2	**Klimaat: Noord-Hollandse Klimaataanpak (B-agenda Leefomgeving 30-5-2024)** In 2050 beoogt de provincie Noord-Holland klimaatneutraal te zijn (Omgevingsvisie NH2050). En in lijn met de Nationale doelstellingen ambieert de provincie Noord-Holland de uitstoot van broeikasgassen met minimaal 55% verminderen in 2030. Gedeputeerden Staten bieden de conceptversie van de Noord-Hollandse Klimaataanpak 2030 aan de provinciale staten aan. Hiermee geven we invulling aan deze ambities. Het betreft het vervolg op het Actieprogramma Klimaat zoals aangekondigd PS-brief d.d. 8 november 2023. De Noord-Hollandse Klimaataanpak is een routekaart waarin al het klimaatbeleid van de provincie samenkomt. Naast het stellen van heldere doelen en mijlpalen geeft het aan op welke wijze de provincie haar inzet structureert, financiële beslissingen neemt en jaarlijks de voortgang monitort.
3	**Energie: Ingekomen brief aan PS inzake Buitendijks Plan 3.0 (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 (leidend) en Landelijk Gebied 27-05-2024)**
4	**Gezondheid en Milieu: Ingekomen brief Bewonersinitiatief Tuindorp Oostzaan en NDSM inzake Verhuizing ICL Fertilizers (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 (leidend) en Ruimte 27-05-2024)**
5	**MRA: Ingekomen reactie ANWB op 80%-versie MRA Agenda 2025-2028 (C-agenda Cie Bestuur 30-05-2024)**
6	**RO: Ingekomen brief Voedselpark Amsterdam inzake Joint Fact Finding Lutkemeerpolder (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**
7	**Energie: Discussienota VVD netcongestie (B-agenda cie. Leefomgeving n.t.b.)**
8	**Energie: Brief namens het bewonersinitiatief Buitendijks Plan (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 (leidend) en Landelijk Gebied 27-05-2024)**
9	**Communicatie: Inclusief taalgebruik en afdoening motie 96-2023 (B0agenda Cie Bestuur 30-05-2024)** Op 10 juli 2023 hebben Provinciale Staten de motie 'Werk maken van de regenboog' aangenomen waarin zij Gedeputeerde Staten oproepen om in algemene brieven die door de provincie verzonden worden een genderneutrale manier van aanspreken te hanteren. In een brief aan Provinciale Staten lichten Gedeputeerde Staten toe welke stappen zijn genomen richting inclusief taalgebruik.
10	**Cultureel erfgoed: Onderwaterarcheologie Rede van Texel (C-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)** In de Waddenzee nabij Texel liggen tientallen historische scheepswrakken die verloren dreigen te gaan. Een nationaal onderzoeksplan is nodig om het maritieme verleden van Nederland voor de toekomst te bewaren.

11	**Financiën: Financieringsstatuut (A-agenda Cie Bestuur 30-05-2024)** Toelichting: Op grond van artikel 3.1. van de Financiële verordening provincie Noord-Holland vindt vierjaarlijks een actualisatie plaats van het financieringsstatuut provincie Noord-Holland. De laatste actualisatie dateert van 2020. Het feit dat er niet langer sprake is van een overschot en de provincie gebruik maakt van externe financiering in de vorm van leningen, is tevens een belangrijke reden om de kaders omtrent financiering te actualiseren
12	**IPO: Concept-begroting IPO 2025 & doorontwikkeling P&C cyclus IPO (Cie bestuur 30 mei 2024)**
13	**Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)** De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes, zoals dat is vastgelegd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. De provincies Flevoland en Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen in 2040 het regionale netwerk van doorfietsroutes gerealiseerd hebben. In alle regio's is voortgang geboekt en wordt gewerkt om dat langetermijndoel te halen. Randvoorwaarden voor de verdere voortgang zijn voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen.
14	**MRA: Nieuwe MRA-Agenda 2025-2028 (A-agenda Cie Bestuur 30-05-2024)** Er wordt gewerkt aan een nieuwe MRA-Agenda voor de periode 2025- 2028. De Algemene Vergadering van de MRA heeft op 22 maart 2024 een zogeheten ‘80%-versie’ verzonden aan alle aan de MRA deelnemende overheden met het verzoek om uiterlijk 28 juni 2024 wensen en opvattingen aan het MRA-Bestuur te doen toekomen. In bijgaande antwoordbrief aan de voorzitter van de MRA heeft het College van GS aandachtspunten ter zake naar voren gebracht, die ter bespreking worden voorgelegd aan PS.
15	**Omgevingsdiensten: Toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (A-agenda Leefomgeving 30-05-2024)** Voor 1 juli 2024 moeten alle gemeenschappelijke regelingen (GR) in Nederland zijn aangepast aan de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen. Tijdens de vergadering van 4 maart 2024 heeft Provinciale Staten besloten een zienswijze in te dienen op het voorstel tot wijzigen van de GR Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. Gedeputeerde Staten vragen Provinciale Staten nu om toestemming tot het treffen van de gewijzigde regeling. Wanneer een meerderheid van de betrokken deelnemers instemt met het treffen van de regeling zal de provincie Noord-Holland de regeling publiceren.
16	**Omgevingsdiensten: Zienswijze PS op de 3de begrotingswijziging 2024 en de conceptbegroting 2025 van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (A-agenda Leefomgeving 24-06-2024)** Het dagelijks bestuur van de OFGV heeft 3de begrotingswijziging 2024 en de conceptbegroting 2025 aan de raden en Staten van haar deelnemers toegezonden, zodat deze een zienswijze op het stuk kunnen geven. De voorlopige jaarrekening 2023 is ter informatie meegezonden met de stukken.
17	**Omgevingsdiensten: Zienswijze PS op de begrotingswijziging 2024, de ontwerpbegroting 2025 en de jaarstukken 2023 van de Omgevingsdienst IJmond (A-agenda Leefomgeving 24-06-2024)** De begrotingswijziging 2024, de ontwerpbegroting 2025 en de jaarstukken 2023 van de Omgevingsdienst IJmond worden aan PS toegezonden zodat PS een zienswijze op de stukken

	kunnen geven. Aangezien er geen inhoudelijke opmerkingen bij deze documenten zijn, is het voorstel aan PS om geen zienswijze te uiten.
18	**Omgevingsdiensten: Zienswijze PS op de begrotingswijziging 2024, de ontwerpbegroting 2025 en de jaarstukken 2023 van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (A-agenda Leefomgeving 24-06-2024)** De begrotingswijziging 2024, de ontwerpbegroting 2025 en de jaarstukken 2023 van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied worden aan PS toegezonden zodat PS een zienswijze op de stukken kunnen geven. Aangezien er geen inhoudelijke opmerkingen bij deze documenten zijn, is het voorstel aan PS om geen zienswijze te uiten.
19	**Omgevingsdiensten: Zienswijze PS op de conceptbegroting 2025 en de jaarstukken 2023 van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (A-agenda Leefomgeving 24-06-2024)** De conceptbegroting 2025 en de Jaarstukken 2023 van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord worden aan Provinciale Staten toegezonden zodat Provinciale Staten een zienswijze op de stukken kunnen geven.
20	**RO: Meer ruimte voor wonen (B-agenda Ruimte 27-05-2024)** Vanuit het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' willen wij in de Omgevingsverordening meer ruimte bieden voor het bouwen van nieuwe woningen. Op die manier willen we de leefbaarheid en vitaliteit van kernen op peil houden.
21	**RRK: jaarstukken 2023 Randstedelijke Rekenkamer (C-agenda Cie Bestuur 30-05-2024)**
22	**RRK: Voordracht zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer (A-agenda Cie bestuur 30-05-2024)** De Randstedelijke Rekenkamer heeft een concept begroting 2025 opgesteld. Over deze concept begroting kan een zienswijze worden uitgebracht. Behandelvoorstel: De voordracht met daarin het voorstel om geen zienswijze in te dienen, bespreken met commissieleden.
23	**Water: Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024 (A-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)** In 2016 hebben Provinciale Staten van de Waddenprovincies besloten om twee derde van de toen nog resterende Waddenfondsmiddelen te reserveren voor de realisatie van majeure programma's/projecten vanuit het Investeringskader Waddengebied (IKW). Een derde van de middelen kon worden besteed aan de thematische subsidieverstrekking en subsidies ten behoeve van het Budget Lokale Innovaties van het Waddenfonds. Het Waddenfonds wenst deze scheiding los te laten in het licht van een effectieve besteding van de Waddenfondsmiddelen, die aansluit bij de actuele en te verwachten ontwikkelingen voor de resterende periode tot en met 2027, en vraagt daarom aan PS dit besluit te heroverwegen.
24	**Water: Meerjarenprogramma 2024 t/m 2026 Investeringskader Waddengebied (C-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)** Het Meerjarenprogramma 2024 t/m 2026 Investeringskader Waddengebied (MJP) beschrijft de programmering, voortgang en uitvoering van het interprovinciale Investeringskader Waddengebied. Het bevat onder meer een overzicht van initiatieven die zijn uitgevoerd, in uitvoering zijn dan wel in ontwikkeling zijn. Ook de monitoring en evaluatie van de initiatieven en hun invloed op het Waddengebied is in dit MJP opgenomen.

25	**Water: Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds (A-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)** Het Rijk heeft in 2012 het Waddenfonds gedecentraliseerd naar de drie Waddenprovincies (Fryslân, Groningen en Noord-Holland). Het Waddenfonds is verantwoordelijk voor het verlenen van subsidies die passen binnen de hoofddoelen (natuur en duurzame economische ontwikkeling) van dit fonds.
26	**Wonen: Wijziging Uitvoeringsregeling flexibele schil woningbouw 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)** Op 6 december 2023 is de Uitvoeringsregeling Versnelling Woningbouw gebiedsontwikkelingsteams 2023 vastgesteld. De regeling loopt van 7 december 2023 tot 1 oktober 2024. Om deze regeling zo efficiënt mogelijk in te zetten is deze na enkele maanden geëvalueerd. Met name de betaalbaarheidseis was strenger dan de Woondeal en het coalitieakkoord beoogde, met als gevolg dat een aantal belangrijke projecten geen gebruik konden maken van de flexibele schil. De Uitvoeringsregeling is daarom geactualiseerd zodat deze beter aansluit bij de afspraken uit de Woondeal. Daarnaast wordt ook het subsidieplafond opgehoogd naar € 11.463.913,-
27	**IPO: BAC verslag Regionale Economie & Cultuur 18 april 2024 (C-agenda Bestuur 30-05-2024 en C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)**
28	**IPO: BAC verslag Klimaat & Energie - 29 februari 2024 (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)**
29	**IPO: BAC verslag Landelijk Gebied - 1 februari 2024 (C-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)**
30	**IPO: BAC verslag Landelijk Gebied - 3 april 2024 (C-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)**
31	**IPO: BAC verslag Landelijk Gebied - 7 maart 2024 (C-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)**
32	**Energie: Ingekomen brief inwoner inzake herijking RES (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)**
33	**Financiën: Kaderbrief 2025 (A-agenda cie Landelijk Gebied en cie Ruimte 17 juni en cie Bestuur en cie Leefomgeving 24 juni 2024)** De kaderbrief vormt het startpunt van de jaarlijkse begrotingscyclus. In deze brief schetst het college relevante maatschappelijke en financiële ontwikkelingen en doet voorstellen voor de kaders waaraan de begroting moet voldoen. Nadat PS de kaderbrief hebben vastgesteld werkt het college deze kaders uit in de begroting 2025 die in november door PS zal worden behandeld.
34	**C- naar B-verzoek PvdD Decentraal Uitvoeringsplan Schone Lucht Akkoord 2024 (B-agenda cie leefomgeving 30 mei)**
35	**PPLG: Stand van zaken PPLG mei 2024 (B-agenda Landelijk Gebied 03-06-2024)** Maandelijks informeren de commissie Landelijk Gebied van PS over de voortgang en stand van zaken PPLG.
36	**Arbeidsmarkt en onderwijs: Benoeming nieuwe werkambassadeur (C-agenda Cie Bestuur 30 mei 2024)** De Werkambassadeur is de vertegenwoordiger van de provinciale belangen op het terrein van arbeidsmarkt en onderwijs. De provincie Noord-Holland heeft twee maal eerder een werkambassadeur benoemd. Een werkambassadeur versterkt de structuur van Publiek-Private Samenwerkingen tussen bedrijfsleven en onderwijs bij innovatie, leven lang ontwikkelen, behouden en vergroten van het aantal technische vakmensen, techniekpromotie en inclusiviteit.

37	**Dierenwelzijn: Discussienota PvdD en GL over de ondersteuning van Wildopvangcentra (B-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)** Behandelvoorstel: U kunt de discussienota, en met name de vragen aan de commissie met de indiener van de discussienota, met elkaar en met de gedeputeerde bespreken. De indiener van de discussienota krijgt hierbij 2 minuten de tijd om de discussienota toe te lichten en aan het einde tijd om de discussie te concluderen en hier een eventueel vervolg aan te geven.
38	**Financiën: Begrotingsneutrale wijzigingen beleidsdoelenraming (03) maart 2024 (C-agenda Cie Bestuur 30 mei 2024)** Gedeputeerde Staten kunnen binnen de door Provinciale Staten vastgestelde begrotingsprogramma's middelen toewijzen aan de verschillende beleidsdoelen. Met dit besluit worden interne wijzigingen hierop administratief binnen de programmabegroting verwerkt.
39	**MRA: Observaties Rapporteurs Flevoland en Lelystad bij de MRA agenda (Cie Bestuur 30 mei 2024 schriftelijke inspreekreactie)**
40	**Water: Discussienota PvdA over Wateroverlast Kennemerduinen (B-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)** Behandelvoorstel: U kunt de discussienota, en met name de vragen aan de commissie met de indiener van de discussienota, met elkaar en met de gedeputeerde bespreken. De indiener van de discussienota krijgt hierbij 2 minuten de tijd om de discussienota toe te lichten en aan het einde tijd om de discussie te concluderen en hier een eventueel vervolg aan te geven.
41	**Gezondheid en Milieu: Advies Commissie mer over 3730 Heracless - Groen Staal Tata Steel IJmuiden (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)**
42	**Mobiliteit: Evaluatie pilot zwerfafval (C-agenda Ruimte 27-05-2024)** De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2021-2023 een pilot uitgevoerd om het zwerfafval in de bermen te verminderen. Uit de pilot is gebleken dat extra aanpak van zwerfafval bij hotspots, inzet op gedragsverandering en het opruimen van zwerfafval voor het maaien van de berm effectieve maatregelen zijn.
43	**Mobiliteit: Verkeersmaatregelen N307, ter hoogte de Woeste Hoogte in Bovenkarspel (C-agenda Ruimte 27-05-2024)** Bij de provincie, de gemeente Stede Broec en omwonenden zijn er zorgen over de verkeersveiligheid op de N307 ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. In de afgelopen maanden heeft de provincie onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid ter plaatse te verbeteren. In de komende tijd wordt de voorkeursmaatregel verder uitgewerkt, het doel is om de maatregel zo snel als mogelijk te realiseren.
44	**Mobiliteit: Wijzigen subsidieregeling bushaltes Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)** Vanaf juli 2024 veranderen in de regio Noord-Holland Noord de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. De eerder opengestelde subsidieregeling bleek voor gemeenten ontoereikend om alle nieuwe haltes aan te leggen. Door de regeling nu opnieuw open te stellen kunnen de 25 nieuwe toegankelijke bushaltes worden gerealiseerd.
45	**Mobiliteit: Brief aan PS ivm Kustbuslijn 851 en Lijn 37 (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

46	**Recreatie: Bestuursmededeling Groengebied Amstelland mei 2024 (C-agenda cie Bestuur 3-05-2024)**
47	**MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 82 (alle commissies 27 en 30 mei 2024)**
48	**Waddengebied: Ingekomen nieuwsbrief Investeringskader Waddengebied - mei 2024 (C-agenda Landelijk Gebied 27-05-2024)**
49	**Financiën: Jaarstukken 2023 Provincie Noord-Holland (A-agenda cie Landelijk Gebied en cie Ruimte 17 juni en cie Bestuur en cie Leefomgeving 24 juni 2024)** In de jaarstukken leggen GS verantwoording af over het gevoerde beleid en de provinciale baten en lasten in 2023. Het college besluit de jaarstukken 2023 ter besluitvorming toe te zenden aan Provinciale Staten.
50	**Mobiliteit: Agenderingsverzoek C- naar B-agenda voortgangsrapportage doorfietsroutes 2023 (B-agenda Ruimte 27-05-2024)**
51	**Mobiliteit: Agenderingsverzoek discussienota A8-A9 Verbindingsweg (B-agenda Ruimte 17-06-2024)** In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' is het project Verbinding A8-A9 opgenomen: "*Omdat financiering onzeker is en er voor de genoemde problemen van dit gebied in deze coalitieperiode een oplossing moet komen, onderzoeken en werken we tegelijkertijd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan een robuust alternatief dat eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming en zicht heeft op financiering.*" Om te komen tot een robuuste oplossing worden twee eerder afgevallen alternatieven geactualiseerd. Op basis daarvan wordt gekeken of een van deze varianten een robuuste oplossing kan vormen.
52	**Cultureel erfgoed: Uitvoeringsregeling subsidie historische windmolens Noord-Holland 2024 (C-agenda cie. Landelijk Gebied 17 juni 2024)** De monumentale windmolens in Noord-Holland worden door de provincie als een belangrijke structuur beschouwd. Het onderhoud van deze historische windmolens brengt hoge kosten met zich mee. Door middel van de Uitvoeringsregeling subsidie historische windmolens Noord-Holland 2024 wordt de eigenaar in deze kosten tegemoetgekomen.
53	**Gezondheid en Milieu: Startnotitie Gezonde Leefomgeving (A-agenda Leefomgeving 24-06-2024)** De startnotitie Gezonde Leefomgeving heeft als doel om een beginpunt te markeren voor verdere beleidsontwikkeling ten aanzien van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. GS hebben uitgangspunten geformuleerd en toegelicht waarvan zij vinden dat ze het meest recht doen aan de opgave in Noord-Holland, de rol, verantwoordelijkheden en de invloed die de provincie kan uitoefenen om de fysieke leefomgeving gezonder en veiliger te maken.
54	**Klimaat: Beantwoording vragen Volt over de ingekomen brief ROB-advies 'Koersen op klimaatneutraal' (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)** Deze brief beantwoordt de vragen die tijdens de rondvraag van de Commissie Leefomgeving op 22 april jl. door Volt werden gesteld en wegens tijdgebrek destijds niet konden worden behandeld. De aanleiding voor deze vragen was de binnengekomen brief over het ROB-advies 'Koersen op klimaatneutraal' Aansturing en bekostiging van het decentrale klimaat- en energiebeleid'.

55	**Landbouw: Wijzigen openstellingsbesluit niet- productieve investeringen water Noord-Holland 2023 (C-agenda cie. Landelijk Gebied 17 juni 2024)** GS hebben besloten om voor de subsidieregeling niet productieve investeringen water Noord-Holland 2023 twee deel-subsidieplafonds met terugwerkende kracht te wijzigen. Het gaat om de plafonds voor het beheergebied Hoogheemraadschap van Hollands Noorderkwartier en het beheergebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Hierdoor kunnen alle positief beoordeelde aanvragen worden gehonoreerd.
56	**Natuur: Plaatsing nieuwste habitatkaart voor Eilandspolder in AERIUS (C-agenda cie. Landelijk Gebied 17 juni 2024)** GS besluiten in de nieuwe versie van het rekeninstrument AERIUS de nieuwste habitatkaart, de zogenoemde T1-kaart, te laten plaatsen voor het Natura 2000-gebied Eilandspolder. Hierdoor worden vanaf oktober 2024 de best beschikbare gegevens gebruikt bij de beoordeling van natuurvergunningaanvragen in de omgeving van Eilandspolder.
57	**Omgevingsdiensten: Nota Uitvoering en Handhaving 2024-2027 (C-agenda commissie Leefomgeving 24-06-2024)** Met de geactualiseerde Nota Uitvoering en Handhaving 2024-2027 geeft de provincie aan hoe de provinciale uitvoerings- en handhavingstaken worden ingezet om zorg te dragen voor het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. De uitvoerings- en handhavingstaken voor bedrijven waar de provincie bevoegd gezag voor is, worden in mandaat uitgevoerd door de vier Noord-Hollandse omgevingsdiensten. De Nota is gebaseerd op de in 2024 geldende wet- en regelgeving (waaronder de Omgevingswet) en bestaand provinciaal beleid. De Nota Uitvoering en Handhaving is binnenkort te vinden op de website van de Provincie Noord-Holland.
58	**Water: Pilot vergroening steenbekleding Uitdam (C-agenda cie. Landelijk Gebied 17 juni 2024)** GS informeren PS middels een brief over de resultaten van fase 1 van de pilot vergroening steenbekleding Uitdam en de start van fase 2.
59	**Bestuur: Auditopvolgingslijst peildatum maart 2024 (C-agenda Cie Bestuur 24 juni 2024)** Auditopvolging is een instrument om de doorvoering van overgenomen aanbevelingen van de externe accountant, de Randstedelijke Rekenkamer, de provincie-archivaris en Concerncontrol systematisch te monitoren. Het dient tevens als verantwoordingsinstrument naar PS en sturingsinstrument voor PS. Per halfjaar wordt met peildatum 1 maart (gelijktijdig met de jaarrekening) en peildatum 1 september gerapporteerd aan de directie, GS en PS.
60	**Economie: Monitor Detailhandel Noord-Holland 2023-2024 (C-agenda Cie Bestuur 24 juni 2024)** De Monitor Detailhandel Noord-Holland is een jaarlijkse analyse van ontwikkelingen in de detailhandel, aangevuld met actuele data over gemeentelijke plannen. Het rapport geeft informatie over de feitelijke ontwikkelingen in de werkgelegenheid, vloeroppervlakte, leegstand, toekomstbestendigheid en energielabels van winkelgebieden. In 2023-2024 is sprake van gelijkblijvende werkgelegenheid, licht oplopende winkelleegstand, en verdere afname van winkelvloeroppervlakte en plannen voor nieuwe winkelgebieden.
61	**Economie: Stand van zaken Initiatiefvoorstel Noord-Holland Impact (B-agenda Cie Bestuur 24-06-2024)** Op 6 mei 2022 ontvingen wij het initiatiefvoorstel van ChristenUnie en Partij voor de Dieren ‘Noord-Holland Impact; 16 voorstellen voor het stimuleren van een economie die van waarde is voor de samenleving”.

	Het initiatiefvoorstel doet voorstellen voor nieuw economisch beleid onder de noemer van de 'betekeniseconomie'. Met deze brief aan PS laten wij weten wat de stand van zaken is met betrekking tot de uitvoering van dit initiatiefvoorstel.
62	**Energie: Ingekomen brief Bewonersinitiatief aan ministerie van Klimaat & Energie inzake Buitendijks Plan (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)**
63	**IPO: Conceptbegroting IPO (B-agenda Cie bestuur 30 mei 2024)** Tijdens de Algemene Vergadering van 25 juni 2024 zullen de conceptbegroting 2025 en de voorjaarsnota 2024 van het IPO worden besproken. Ter begeleiding van de bespreking hiervan in PS heeft het College van GS een brief opgesteld.
64	**RO: Beantwoording vragen Ruimtelijk Voorstel 15 april 2024 (Toevoegen aan agendapunt 4a commissie Ruimte 15 april 2024)** Op 15 april 2024 is het concept Ruimtelijk Voorstel besproken in de commissie ruimte van Provinciale Staten Noord-Holland. Tijdens deze commissie zijn een aantal vragen van Statenleden niet beantwoord. In de brief aan Provinciale Staten worden deze vragen beantwoord en het vervolgproces van het Ruimtelijk voorstel toegelicht.
65	**Gezondheid en Milieu: Ingekomen mail ICL over verhuizing (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)**
66	**Ruimte: Brief Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland - Beschermende gebieden en Bouwlocaties(inspraakreactie cie Ruimte 27-05-2024)**
67	**Energie: Ingekomen mail over Buitendijks Plan, wat je ziet bestaat niet (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)**
68	**Cultureel Erfgoed: Ingekomen brief SHG aan PS inzake Werelderfgoed Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam (C-agenda Landelijk Gebied 17-06-2024)**
69	**Luchtvaart: Verslag Innovatiemissie duurzame regionale luchtvaart Californië (C-agenda Ruimte 17-06-2024)** De Commissaris van de Koning en gedeputeerde Olthof hebben van 18 – 22 maart 2024 deelgenomen aan de innovatiemissie duurzame regionale luchtvaart naar Californië. De provincie Noord-Holland organiseerde deze missie samen met de Electric Flying Connection. Het verslag van deze reis wordt aan PS aangeboden.
70	**RO: Eindconcept wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I (B-agenda Ruimte 17-06-2024)** Gedeputeerde Staten (GS) stellen het eindconcept van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-I en de Nota van beantwoording vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS het eindconcept en de Nota van beantwoording vrij voor bespreking met Provinciale Staten.
71	**RO: Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022 (B-agenda Ruimte 17-06-2024)** Gedeputeerde Staten stellen de derde herziening van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) in ontwerp vast, leggen deze ter inzage en geven deze vrij voor bespreking met PS. De derde herziening heeft betrekking op verschillende onderwerpen, waaronder woningbouw, zonne-energie en klimaatadaptatie. Zienswijzen kunnen worden ingediend van 20 juni tot en met 31 juli 2024.

72	**RO: Vaststelling wijziging Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 voor geitenhouderijen (A-agenda Ruimte 17-06-2024)** Gedeputeerde Staten (GS) stellen aan Provinciale Staten (PS) een wijziging voor in het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022. De gevraagde wijziging houdt in dat PS aan GS de bevoegdheid delegeren om een wijziging in de instructieregel m.b.t. geitenhouderijen vast te stellen.
73	**Gezondheid en Milieu: Ingekomen brief Dorpsraad WijkaanZee en omwonendenorganisaties i.z. Toekomst van Tata Steel Nederland (C-agenda Leefomgeving 24-06-2024)**
74	**Sport: Ingekomen brief Heemskerkcup inzake mogelijke ondersteuning (C-agenda Leefomgeving 24-06-2024)**
75	**Wonen en BPL: Vouwkaart Beschermde gebieden en Bouwlocaties (te betrekken bij agendapunt 8.a cie Ruimte 27-05-2024)**
76	**Gezondheid en Milieu: Ingekomen brief inwoner inzake reactie op ICL Fertilizers (Kan betrokken worden bij agendapunt 4a) (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)**
77	**Bestuur: Ingekomen brief Stichting DRT standpunt omtrent democratisch bestuur (C-agenda cie Bestuur 24-06-2024)**
78	**Economie: Eerste conceptversie uitvoeringsagenda duurzame en circulaire economie + stand van zaken moties (A-agenda Cie Bestuur 24 juni 2024)** Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe Uitvoeringsagenda duurzame en circulaire economie 2025-2028. Dit eerste concept geeft de inhoudelijke hoofdlijnen weer van de Uitvoeringsagenda duurzame en circulaire economie 2025-2028 en wordt nu vastgesteld om te bespreken met PS. Daarbij wordt ook de stand van zaken gedeeld van de uitvoering van de moties gerelateerd aan de nieuwe Uitvoeringsagenda duurzame en circulaire economie 2025-2028.
79	**Recreatie: Financiële stukken recreatieschappen voor zienswijzen (A-agenda Cie Bestuur 24 juni 2024)** De provincie Noord-Holland is een deelnemer van de recreatieschappen Spaarnwoude, Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Twiske- Waterland, Groengebied Amstelland en het Plassenschap Loosdrecht e.o. Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen en de gemeenschappelijke regelingen van deze recreatieschappen worden de financiële stukken jaarlijks aan Raden en Staten voor zienswijzen voorgelegd. Provinciale Staten van Noord-Holland behandelen de voorgelegde stukken op 8 juli 2024.
80	**IPO BAC Bestuur : Agenda en verslag IPO-Bestuursvergadering 11 april 2024 (C-agenda cie Bestuur 24-06-2024)**
81	**Mobiliteit: Ingekomen brief Fietsersbond Fietsplatform NTFU ANWB aan GS Noord-Holland bedreigingen van hoge waterstand en natuurbeleid voor fietsen in de duinen (C-agenda cie Ruimte 17-06-2024)**

Provincie Noord-Holland

Aan
Provinciale Staten

Uw contactpersoon
mw V. Mulder
AD/STG

Telefoonnummer 0235143001
statengriffie@noord-holland.nl

Bijlage: overzicht openstaande moties

Betreft: lijst moties PS 10 juni 2024

Memo

31 mei 2024

Inleiding:
Bijgevoegd treft u aan een gewijzigd overzicht van alle openstaande moties.

Alle moties en amendementen zijn digitaal terug te vinden op de website en in iBabs.
In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" op bijgevoegde lijst wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS en/of commissie is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Voorstel: in te stemmen met de afdoeningsvoorstellen bij de volgende moties:

Nummer (hyperlink)	Datum PS	Onderwerp	Opmerking voor PS/Presidium
M7-2024	4-3-2024	Noord-Holland tegen voedselverspilling en voor lokale inkoop. (PVV, JA21,50PLUS, FvD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS en vanuit commissie Bestuur bij deze motie gepubliceerd. **Voorstel Presidium:** Commissie Bestuur van 30-05-2024 stemt in met het afdoen van deze motie. Voorstel: motie afdoen.
M96-2023	10-07-2023	Werk maken van de regenboog. (D66, PvdD, Volt)	In mei is er een actualisatie vanuit GS en commissie Bestuur bij de motie gepubliceerd. **Voorstel Presidium:** Commissie Bestuur van 30-05-2024 stemt in met het afdoen van deze motie. Voorstel: motie afdoen.

Instemmen leidt tot opschoning van de lijst moties na vaststelling in PS van 10 juni 2024.

Lijst openstaande moties voor PS van 10 juni 2024

*De lijst wordt 4 keer per jaar door GS geactualiseerd voor PS van maart, **juni**, september en december 2024. Tussentijds worden op de website actualisaties vanuit de commissies en vanuit de GS-besluitenlijst bij de moties gepubliceerd. Als er een actualisatie is gedaan, wordt dat genoteerd in de kolom "Voorstel voor PS/Presidium".*

Overzicht met links naar alle openstaande moties.
Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de website en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	**Datum PS**	**Onderwerp motie en fractie**	**Voorstel voor PS/Presidium**
M32-2024	13-05-2024	Eerdere sluiting kooksgasfabriek 2 in maatwerkafspraak Tata Steel. (PvdD, JA21, ChristenUnie, D66)	
M22-2024	4-3-2024	Specificeren projecten PPLG. (Volt, PvdD, D66, ChristenUnie)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M20-2024	4-3-2024	Kwetsbare doelgroepen in het OV. (D66, PvdD, CDA, ChristenUnie)	
M18-2024	4-3-2024	Teleurstelling summiere rijksbijdrage koploperprojecten. (BBB, VVD, GroenLinks, PvdA)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M17-2024	4-3-2024	Vastleggen sluiting kooksgasfabriek 2 Tata Steel 2029. (BBB, VVD, GroenLinks, PvdA)	
M16-2024	4-3-2024	Technische briefing juridische (on)mogelijkheden Omgevingsdienst rondom toezicht Tata Steel. (GroenLinks, PvdA, VVD, PvdD, BBB, JA21, Volt)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M10-2024	4-3-2024	Tata Steel: rapport Expertgroep Gezondheid betrekken in beoordeling op concept-NRD. (PvdD, JA21, SP, 50PLUS, ChristenUnie, Volt)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M9-2024	4-3-2024	Inventariseren weidevogelgebieden waar de vos geweerd mag worden. (VVD, BBB)	

Overzicht met links naar alle openstaande moties.
Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de website en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	**Datum PS**	**Onderwerp motie en fractie**	**Voorstel voor PS/Presidium**
M7-2024	4-3-2024	Noord-Holland tegen voedselverspilling en voor lokale inkoop. (PVV, JA21,50PLUS, FvD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS en vanuit commissie Bestuur bij deze motie gepubliceerd. **Voorstel Presidium:** Commissie Bestuur van 30-05-2024 stemt in met het afdoen van deze motie. Voorstel: motie afdoen.
M3-2024	5-2-2024	Betrek MVO Nederland bij herziening van Economisch beleid. (ChristenUnie, PvdD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M202-2023	11-12-2023	Nieuw Noord-Hollands Volkslied. (CDA, GroenLinks, 50Plus, ChristenUnie)	
M183-2023	6-11-2023	Nacht voor de nacht. (GroenLinks, D66, BBB, PvdD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M182-2023	6-11-2023	Provinciale Regierol Energiecongestie. (VVD, JA21, CDA, BBB)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M181-2023	6-11-2023	Kosten Natuurbeheer verwerken in Kaderbrief 2025. (ChristenUnie, Volt, CDA)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M179-2023	6-11-2023	Onderzoek subsidieregeling Circulaire Initiatieven. (ChristenUnie, PvdD, Volt)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M169-2023	6-11-2023	Autonoom Vervoer in en op de kaart in Noord-Holland. (Volt)	
M167-2023	6-11-2023	Steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw. (Volt)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M166-2023	6-11-2023	Aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders. (Volt, D66, ChristenUnie, CDA, PvdD, JA21)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.

Overzicht met links naar alle openstaande moties.
Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de website en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	**Datum PS**	**Onderwerp motie en fractie**	**Voorstel voor PS/Presidium**
M165-2023	6-11-2023	Meer Europees geld voor circulaire economie. (Volt, ChristenUnie, PvdD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M164-2023	6-11-2023	Europese subsidiestromen inzichtelijk maken. (Volt, PvdD, JA21)	
M157-2023	6-11-2023	Natuur inclusievere bedrijventerreinen. (PvdD, Volt)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M144-2023	6-11-2023	Doden van dieren geen voorwaarde stellen voor schadevergoeding. (PvdD, Volt, D66, GroenLinks)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M142-2023	6-11-2023	Deelmobiliteit in beleid. (D66)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M133-2023	02-10-2023	Circulair, laat maar zien. (PvdD)	
M132-2023	02-10-2023	Vooruitkijken. (PvdD, ChristenUnie)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M131-2023	02-10-2023	Sociaal fundament. (GroenLinks, PvdA, Volt, SP, CDA, PvdD, ChristenUnie)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M130-2023	02-10-2023	Staten betrekken bij keuzes actualisatie economisch beleid. (ChristenUnie)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M129-2023	02-10-2023	Afbouw lineaire economie onderdeel economisch beleid. (ChristenUnie, PvdD, D66)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M119-2023	02-10-2023	Landelijke politiek, maak ter bescherming van onze inwoners betere wet- en regelgeving. (PvdA, GroenLinks, PvdD, ChristenUnie, VVD, Volt, SP, BBB, PVV)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M100-2023	10-07-2023	Gebruik kennis van dierenwelzijnsexperts (PvdD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.

Overzicht met links naar alle openstaande moties.
Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de website en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	**Datum PS**	**Onderwerp motie en fractie**	**Voorstel voor PS/Presidium**
M99-2023	10-07-2023	Ook bij OD NHN scherp aan de wind varen voor welzijn inwoners. (PvdD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M96-2023	10-07-2023	Werk maken van de regenboog. (D66, PvdD, Volt)	In mei is er een actualisatie vanuit GS en commissie Bestuur bij de motie gepubliceerd. **Voorstel Presidium:** Commissie Bestuur van 30-05-2024 stemt in met het afdoen van deze motie. Voorstel: motie afdoen.
M79-2023	10-07-2023	IPO visie verslechteringsverbod. (D66, PvdD, Volt)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M42-2023	30-05-2023	Borging maatwerkafspraken EZK-TSN in vergunningen. (JA21, PvdD, CDA, D66, GroenLinks, ChristenUnie)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M23-2023	28-03-2023	Toets subsidies provincie voor landbouw aan doelen Voedselvisie. (PvdD, Denk, SP)	
M256-2022	19-12-2022	Reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid. (PvdA, GroenLinks)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M238-2022	21-11-2022	Regionale Veenweidestrategie (RVS) zo snel mogelijk concreet! (GroenLinks, PvdA, D66, SP, PvdD, ChristenUnie)	
M230-2022	14-11-2022	RES versnelling. (D66, GroenLinks, CDA, PvdA, ChristenUnie)	
M203-2022	14-11-2022	Toekomst van Noord-Hollandse wildopvangcentra borgen. (PvdD, GroenLinks)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M192-2022	14-11-2022	Een veiligere rijksweg N9. (CDA, VVD, JA21)	
M175-2022	19-09-2022	Vluchtelingenopvang (GroenLinks, D66, DENK, PvdA, PvdD)	

Overzicht met links naar alle openstaande moties.
Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de website en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	**Datum PS**	**Onderwerp motie en fractie**	**Voorstel voor PS/Presidium**
M170-2022	19-09-2022	Haalbaarheid Planning Groen Staal (VVD, D66, GroenLinks, PvdA, ChristenUnie, PvdD, CDA, DENK, JA21)	
M138-2022	04-7-2022	Sociaal economische impactanalyse gebiedsprocessen. (CDA)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M135-2022	04-7-2022	Evenredige reductie Schiphol. (ChristenUnie)	
M61-2022	23-05-2022	Natte weilanden bij de Oeverlanden in NNN opnemen. (SP, D66, PvdD)	
M53-2022	23-05-2022	Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB). (PvdD, SP)	In april is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M37-2022	07-03-2022	Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten. (VVD, CDA, PvdA, D66, JA21)	
M23-2022	07-03-2022	Zicht op verbetering leefomgeving. (D66, PvdA, GroenLinks, VVD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M7-2022	31-01-2022	Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast. (JA21, Liberaal N-H, 50PLUS/PvdO, VVD)	
M127-2021	05-07-2021	Windturbines en gemeentegrenzen. (VVD, D66, PVDA, DENK, SP, JA21)	
M108-2021	05-07-2021	Gesprekken tussen buurgemeenten. (DENK, PvdD)	
M106-2021	05-07-2021	RES: Bescherm natuur en cultuurhistorie in het IJmeer. (PvdD, PVDA, GL, D66, DENK)	
M104-2021	05-07-2021	RES: Meer initiërende rol provincie. (PvdD, PVDA, DENK)	

Overzicht met links naar alle openstaande moties.
Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de website en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	**Datum PS**	**Onderwerp motie en fractie**	**Voorstel voor PS/Presidium**
M24-2021	08-03-2021	Betrek buurgemeenten óók bij het meten van draagvlak over het plaatsen van windturbines. (DENK, JA21)	
M187-2020	16-11-2020	Optimaal onderhouden snelfietsroutes (D66, GroenLinks, ChristenUnie, PvdA, PvdD)	In mei is er een actualisatie vanuit GS bij deze motie gepubliceerd.
M185-2020	16-11-2020	Varende fietspaden . (D66, GroenLinks, ChristenUnie, PvdA)	
M148-2020	22-10-2020	Heroverweging Zijpe -en Hazepolder. (PvdA, D66, ChristenUnie, GroenLinks)	
M135-2020	05-10-2020	Motie bij concept-RESsen over burgerparticipatie. (D66, PvdA, VVD)	
M125-2020	05-10-2020	Koppel biodiversiteit aan de energietransitie. (PvdD)	
M116-2020	05-10-2020	Leidraad Weidevogels. (GroenLinks, PvdD)	
M115-2020	05-10-2020	Weidevogels Zijpe. (GroenLinks, PvdA)	
M41-2020	18-05-2020	Provinciaal Noodfonds Sociale Infrastructuur. (PvdA, VVD, D66, SP, GroenLinks, ChristenUnie, CDA)	
M21-2020	09-03-2020	Vang de kinderen van Moria op. (PvdA, GroenLinks, PvdD, D66, CDA, ChristenUnie, SP)	

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
V. Evers
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143580
eversv@noord-holland.nl

Verzenddatum

25 APR. 2024

Kenmerk
2232744/2232755

Uw kenmerk

Betreft: PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

20 bijlage(n)

Statenvoordracht
Nota van Beantwoording
Nota van Wijzigingen
PIP, bestaande uit:
- Verbeelding;
- Planregels;
- Toelichting, inclusief bijlagen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Nota van Beantwoording zienswijzen

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Kenmerk: 2232744/2234441

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Ontvankelijkheid zienswijzen 2
3. Nut en noodzaak project 2
4. Beantwoording zienswijzen 4

1. Inleiding

In de periode van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 heeft het Ontwerp-PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud ter inzage gelegen. Iedereen heeft een zienswijze kunnen indienen op het Ontwerp-PIP. In deze Nota van Beantwoording wordt een reactie gegeven op de zienswijzen. De zienswijzen zijn geanonimiseerd zodat een zienswijze niet direct te herleiden is tot een persoon. De indieners van de zienswijzen zijn geïnformeerd over welk nummer (ID-nr.) hun zienswijze heeft. Aan de hand van dat nummer kan men de reactie terugvinden.

De Nota van Beantwoording is onderdeel van de besluitvorming van het PIP. Gedeputeerde Staten hebben de Nota van Beantwoording vastgesteld. Een aantal zienswijzen heeft geleid tot kleine aanpassingen in het PIP. Doorgaans gaat het om verduidelijkingen of aanscherpingen van de tekst of Verbeelding. Een overzicht van de wijzigingen is opgenomen in de Nota van Wijzigingen. Ook deze nota is onderdeel van de besluitvorming van het PIP en is door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Het definitieve PIP gaat, samen met de Nota van Beantwoording en de Nota van Wijzigingen, richting Provinciale Staten. Daarvoor hebben Gedeputeerde Staten een Statenvoordracht gemaakt. Daarin is het voorstel opgenomen dat PS het PIP vaststellen en ter inzage leggen. Vervolgens kunnen belanghebbenden gedurende zes weken beroep aantekenen bij de Raad van State als zij het niet eens zijn met het besluit en de inhoud van het PIP.

Na een eventuele behandeling bij de Raad van State wordt het PIP onherroepelijk, mits de Raad van State geen streep zet door het besluit. Vervolgens starten de voorbereidingen om de brug over de ringvaart, de busbaan en het doorfietspad aan te leggen. Naar verwachting kan in 2029 de HOV-verbinding in gebruik worden genomen.

2. Ontvankelijkheid zienswijzen

Er zijn 23 zienswijzen binnengekomen. Alle zienswijzen zijn binnen de periode van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 verzonden. Daarmee zijn alle 23 zienswijzen ontvankelijk.

3. Nut en noodzaak project

In een aantal zienswijzen wordt gevraagd naar het nut en de noodzaak van het project. Omdat daar een wat langer antwoord voor nodig is, beginnen we deze Nota van Beantwoording met een stukje algemene tekst over het nut en de noodzaak.

In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd rondom de HOV-corridor Schiphol-Noordwijk. Twee belangrijke daarvan zijn:

- Planstudie kwaliteitsimpuls OV-corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol (MuConsult en IV Infra in opdracht van de provincie Zuid-Holland, 2011)
- Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol in Haarlemmermeer (Sweco in opdracht van de Provincie Noord-Holland, 2018)

Planstudie

De achterliggende gedachte van de Planstudie is dat een hoogwaardige OV-verbinding noodzakelijk is om de bereikbaarheid van de regio te borgen en een verdere belasting van het (hoofd)wegennet zoveel mogelijk te voorkomen. De studie borduurt voort op een eerste verkenning waarin een hoogwaardige OV-verbinding tussen de Duin- en Bollenstreek en Schiphol haalbaar is gebleken.

De Planstudie bestaat uit een onderzoek naar de vervoerwaarde en de exploitatie van een dergelijke verbinding (eerste deel) en een onderzoek naar de ligging van het voorkeurstracé (tweede deel). Uit het eerste deelonderzoek blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst als gevolg van de OV-verbinding fors toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een beduidende verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.

Uit het tweede deelonderzoek blijkt deze winst vooral voor rekening komt van het deeltraject Lisse-Nieuw Vennep.

Tracéverkenning

Dit was de reden om voor dit traject de Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol uit te voeren. Het tracé zoals dat nu in het PIP is opgenomen komt daar als voorkeursvariant uit. De doorslaggevende argumenten waren:

- Bus kan doorrijden: lange rechte lijnen met prioriteit voor het openbaar vervoer;
- Hoge vervoerswaarde als gevolg van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek Noord (veel potentiële busreizigers).

Integrale oplossing met N207

Een aantal indieners pleiten voor een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisserbroek. Deze oplossing betekent circa drie minuten extra reistijd. Het busverkeer rijdt dan langer mee met het overige (auto)verkeer. Drie minuten extra rijtijd kan daardoor in de praktijk al snel oplopen. Daarnaast lijkt drie minuten niet veel, maar in exploitatieberekeningen voor het openbaar vervoer maken enkele minuten vaak het verschil. Immers, de rijtijdwinst (of verlies) wordt gehaald door elke bus, gedurende de gehele levensduur van de busbaan.

4. Beantwoording zienswijzen

Hierna volgt de reactie op elke zienswijze. De indieners van de zienswijzen hebben een brief gehad met daarin het nummer (ID-nr.) van diens zienswijze. Per zienswijze wordt de reactie weergegeven. De zienswijzen zijn opgeknipt in delen. Dit is gedaan om elke aparte vraag of opmerking goed te kunnen beantwoorden. Elke zienswijze begint met het nummer van de vraag of opmerking. Deze is doorlopend over de zienswijzen heen. De laatste zienswijze kent dan ook de hoogste nummers. Vervolgens wordt in de kolom de vraag of opmerking van de zienswijze weergegeven. In de laatste kolom is de reactie op de vraag of opmerking gegeven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
1	1	1. Belanghebbende: Roeivereniging Iris maakt intensief gebruik van de waterwegen in het betreffende gebied voor roeitrainingen en -tochten. Wij zijn daarom direct betrokken bij en beïnvloed door de plannen voor de nieuwe HOV-brug tussen Lisse en Lisserbroek. 2. Veiligheid roeiers: Het huidige ontwerp van de brug houdt alleen rekening met het middelste bruggat voor doorvaart. Wij pleiten voor het geschikt maken van ook het meest westelijke bruggat voor doorvaart door roeiverkeer. De structuur en afmetingen van dit bruggat dienen te voldoen aan de normen betreffende de minimale doorvaarthoogte en -breedte voor roeiverkeer, en de configuratie van de remmingswerken mag geen hinder of beperkingen opleggen aan de veilige en onbelemmerde passage van dergelijk verkeer. Dit is van essentieel belang om de veiligheid van onze roeiers te waarborgen, gezien de huidige en toekomstige drukte op het water. 3. Verkeersveiligheid en efficiëntie: Het aanpassen van het ontwerp om twee doorvaartmogelijkheden te bieden, zal leiden tot een betere spreiding van het waterverkeer. Dit verhoogt niet alleen de veiligheid voor roeiers, maar draagt ook bij aan de algehele verkeersveiligheid en efficiëntie op het water. Wij verzoeken u met klem om de veiligheid en belangen van onze roeiers en andere watergebruikers mee te nemen in de verdere uitwerking van het bestemmingsplan. Een aanpassing van het ontwerp om het meest westelijke bruggat additioneel geschikt te maken voor doorvaart door roeiverkeer, zou een zeer gewaardeerde stap van een veiligere waterinfrastructuur.	Op dit moment is het ontwerp van de brug nog niet zo ver om te bepalen of een extra bruggat voor roeiverkeer in te passen is. Wel nemen we uw wens mee in de verdere uitwerking van het ontwerp. Het voorliggende PIP voorziet in de mogelijkheid om dit punt mee te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	2	Algemeen: De noodzaak om te komen tot een betere ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer wordt door mij onderstreept. Onderdeel hiervan is een veilige en snelle verbinding met openbaar vervoer. De HOV-verbinding zoals nu gepland voorziet in het laatste. Echter: De gekozen HOV-verbinding voorziet niet in een oplossing voor de reeds jarenlang bestaande verkeershinder ter hoogte van de Ringvaartbrug (verbinding Lisse-Lisserbroek). De smalle doorgang daar ter plekke is onveilig voor alle vormen van verkeer. Met name in het toeristenseizoen (Keukenhof) staan files tot ver in Lisse (t/m de Hyacinthenstraat). Ook grote vrachtwagens kunnen de nauwe doorgang nauwelijks passeren en veroorzaken veel geluids- en milieuoverlast voor de bewoners van de Kanaalstraat. In de afgelopen 10 -15 jaar heb ik meerdere keren de vraag gesteld, waarom niet gekozen is voor een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisserbroek (voor HOV slechts ± 3 minuten extra reistijd). Ter hoogte van of iets ten zuiden van de N207 is ruimte genoeg. Op deze vraag heb ik nooit een afdoend antwoord ontvangen. Ook op de laatste bijeenkomst (inzage PIP) op 17 januari 2024 werd deze vraag opnieuw niet afdoende beantwoord: - Tijdens de bijeenkomst op 17 januari werd wel toegegeven dat integrale ontsluiting (óók voor autoverkeer) inderdaad belangrijk is, maar geeft men aan: dit zal in de toekomst opgelost worden met nog een brug meer ter hoogte van Zuid-Lisserbroek. De mogelijkheid van een aquaduct werd zelfs genoemd! Behalve dat er in dat geval sprake is van nóg een (dure) brug, met nog meer nadelen voor bewoners en voor het scheepvaartverkeer, is over de status van dit project nog weinig bekend. Een bezoeker gaf aan dat in dat geval het nog te ontwikkelen tracé ook weer door woonwijken zal moeten met alle bezwaren van dien. - Het bovenstaande overzicht van het oude en nieuwe tracé laat zien dat een ontsluiting ter hoogte van of iets ten zuiden van de N207 de reistijd met de HOV-bus nauwelijks wordt verlengd. Tevens lijkt een verbinding met een nog te ontwikkelen nieuwe woonwijk (noord Lisserbroek) heel goed mogelijk. Er zijn immers nog geen huizen getekend. Verdubbeling (of meer) van de N207 lijkt mij veruit de voorkeur hebben, omdat hier alle ruimte is om meer integraal infrastructurele knelpunten op te lossen. Een ander belangrijk voordeel ontstaat voor de grote scheepvaart voor de aanvoer van zand en grind naar de zand- en grindhandel Otte B.V. Bij het geplande tracé ondervindt deze scheepvaart veel hinder. Vraag: Is aan dit knelpunt gedacht? Zo ja, is berekend wat de effecten (economische effecten en milieueffecten) van het gekozen tracé zijn op dit groot vaarverkeer en op de reistijd van de bus.	In uw zienswijze benoemd u een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
		Tijdens de bijeenkomst op 17 januari werd genoemd dat dit mogelijk opgelost zal worden met een “groene zone” waarbij de schepen ongehinderd kunnen doorvaren? Omdat dit nog uitgewerkt moet worden werd dit niet echt duidelijk. Bij het tracé ten noorden van Lisserbroek bestaat dit knelpunt niet. In het geval er in de toekomst 3 bruggen komen (zie hierboven) wordt dit knelpunt nog groter! De overige knelpunten van het geplande tracé op een rij: Behalve het afzien van een integrale infrastructurele oplossing voor alle vormen van verkeer gaat het geplande tracé dwars door woonwijken met veel schade voor bewoners: - Sloop van 3 woningen. - Vrij uitzicht (over water en dijk) voor aanpalende woningen op de Hillegommerdijk vermindert sterk. - Geluids- en milieuoverlast als gevolg van remmend, stilstaand en optrekkend verkeer voor bewoners van bij de brug aanpalende woningen. - Zicht op stoplichten en verkeersborden. - Voor aanpalende woningen vervallen 10 parkeerplaatsen. Ook al komt de extra parkeerdruk niet boven de norm (85%), betekent dit niet dat bewoners van aanpalende woningen niet fors gedupeerd zijn. Immers, zij parkeren nu voor hun woning en dat kan bij realisatie van de brug niet meer. Voor huizen verderop gelegen zal het uitzicht op de Ringvaart verder verslechteren. Zij kijken dan vrijwel permanent tegen auto’s aan. De suggestie om de parkeerplaats van de Narcissenstraat te verbinden met de toekomstige HOV is onacceptabel. Behalve dat hiervoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd en grond aangekocht moet worden, wordt het uitzicht van aanpalende woningen (nu groenvoorziening) veranderd in een toegangspad. - Het verhogen van de Ringdijk over het traject halverwege Hillegommerdijk 45 t/m Hillegommerdijk 57 leidt tot nog moeilijker ontsluiting van het pad tussen Hillegommerdijk 45 en Hillegommerdijk 51. Ook is er mogelijk meer sprake van wateroverlast, - Vervallen van bestaande aanlegsteiger voor de plezierboot van Hillegommerdijk 51. - Ter hoogte van Hillegommerdijk 44 en 45 staan in het water palen getekend voor het aanmeren van boten die wachten voor de brug? Het is niet duidelijk of deze palen er komen. Tijdens de bijeenkomst op 17 januari kon men hierover geen duidelijkheid verschaffen. Vraag: Is hierover meer bekend? Als deze palen er komen heeft dat consequenties voor de bestaande aanlegsteiger van Hillegommerdijk 44. Het eventueel realiseren van een aanlegsteiger voor Hillegommerdijk 45 wordt onmogelijk. Kan dit gecompenseerd worden? En zo ja, hoe? - Ophoping van scheepvaartverkeer (grote scheepvaart en pleziervaart). - Bij het gekozen huidige tracé is de omvang van planschade onevenredig groot: naast het slopen van 3 huizen en onteigenen van grond, is er mogelijk sprake van waardevermindering van aanpalende woningen, mogelijk schade aan woningen als gevolg van een grote inbreuk op het bestaand dijklichaam en overlast tijdens de bouw. De nauwe doorgang ter hoogte van het Fioretticollege is mogelijk onveilig. Ik realiseer mij dat genoemde punten voor zover het planschade betreft ook later aan de orde kunnen komen. Het is echter moeilijk om in deze zienswijze dit geheel van elkaar te scheiden. Samengevat zijn de vragen:	

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	3	Waarom dit tracé? Waarom niet gekozen voor een meer integrale oplossing van problemen?	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.
2	4	Hoe moet de financiële impact gewogen worden: Een HOV-verbinding (gepland tracé) + een brug (aquaduct)iets ter hoogte van Zuid-Lisserbroek versus de geschetste integrale oplossing?	Vanwege de geplande woningbouw, waaronder in Lisserbroek, worden diverse wegen aangepast of aangelegd. Voor elk project geldt dat een afweging wordt gemaakt of deze maatschappelijk verantwoord is. Hiervoor wordt een Maatschappelijke Kosten-Baten analyse (MKBA) opgesteld per project. Het gaat om twee verschillende projecten met verschillende opgaven. Dit PIP gaat over de HOV-verbinding om het openbaar vervoer te faciliteren.
2	5	Heeft men zich de impact gerealiseerd van het geplande tracé op het groot scheepvaartverkeer (met name ten behoeve van zand- en grindvervoer) en het HOV-verkeer? Zijn hiervan berekeningen gemaakt? Hoe kan de economische schade voor het scheepvaartverkeer gecompenseerd worden?	Voor beroepsvaart wordt de brug geopend. Uitgaande van 12 bussen per uur, is per uur ongeveer 20 minuten beschikbaar voor brugopeningen. Dit is voldoende voor de beroepsvaart. Voor recreatievaart kan in uitzonderlijke situaties een wachtrij ontstaan voor de brug . Bedrijven die schade ondervinden als gevolg van de aanleg van de HOV-verbinding kunnen een aanvraag voor planschade indienen. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit de wet en jurisprudentie.
2	6	Is berekend hoeveel mensen gebruik maken van de HOV-verbinding. Wat zijn de uitkomsten van deze berekening? Ik zie in mijn omgeving (Lisse en Haarlemmermeer) te vaak bijna lege bussen rijden.	Deze berekeningen zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.
2	7	In hoeverre interfereert de al jarenlange onzekerheid (ook nu nog!) over woningbouw in Lisserbroek met de beslissing over een HOV-verbinding in het algemeen, en met het gekozen tracé in het bijzonder.	De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	8	In hoeverre is de veiligheid van alle verkeer, en in het bijzonder van het schoolgaand verkeer (Fioretticollege Lisse) in het geding?	Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lisserbrug. Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.
2	9	Is er een goede oplossing voor de bewoners van wie het huis gesloopt moet worden?	Wij werken aan een goede oplossing voor bewoners waarvan het huis moet wijken. In dergelijke gevallen zijn wij gehouden aan wettelijke procedures.
2	10	Wat zijn de milieueffecten voor bewoners die dichtbij de brug wonen (hierbij denkend aan ronkend auto- en scheepvaartverkeer voor het huis?	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de Toelichting op het PIP (Onderzoek luchtkwaliteit, en Geluidsonderzoek). Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden.
2	11	In de afgelopen 10-11 jaar is ons tijdens verschillende meetings meermalen verzekerd en beloofd dat het geplande tracé uitsluitend bestemd is voor HOV. Dit zal in de toekomst ook zo blijven. Mijn vraag: Hoe hard is deze verzekering/belofte?	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik is niet beoogd en kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
2	12	Hoe groot is het effect van de verhoging van de Ringdijk voor de ontsluiting tussen Hillegommerdijk 45 en Hillegommerdijk 51?	De Hillegommerdijk wordt hier iets verhoogd en de inrichting wordt aangepast om de aanleg van de brug en de busbaan mogelijk te maken en de kruising die hierdoor ontstaat veilig te kunnen inrichten. De ontsluiting van de woningen blijft (nagenoeg) gelijk. Om de impact van de brug op de omgeving beperkt te houden is gekozen voor een lagere brug.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	13	Hoe wordt het vervallen van parkeerplaatsen voor auto's opgelost?	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage "Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek" (bijlage 1 van de Toelichting). De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.
2	14	Wat is het effect van getekende palen in de Ringvaart ter hoogte van Hillegommerdijk 44 en 45? Hoe wordt het vervallen van aanlegplaatsen voor plezierboten opgelost?	De tekeningen bij het PIP of het Voorlopig Ontwerp bevatten geen palen ter hoogte van huisnummers 44 en 45. We nemen aan dat u doelt op de wachtplaatsen voor scheepvaartverkeer aan beide zijden van de brug. Deze zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over. Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
3	15	Een nieuwe brug met bijbehorende busbaan direct naast ons huis…! Al sinds september 2012 worden wij hiermee geconfronteerd. Wat vinden wij hiervan? Onderstaand onze zienswijze op uw inpassingsplan. In de eerste plaats zijn wij niet tegen verbeteringen van het OV. Een betrouwbaar en snel OV zal steeds belangrijker worden. Dat hiervoor bepaalde ingrepen noodzakelijk zijn begrijpen wij, alleen het nut en noodzaak van een HOV-verbinding tussen Noordwijk-Schiphol is ons nooit helemaal duidelijk geworden. De keuze voor het huidige tracé is in een vroeg stadium, medio 2014/2015 al besloten. Discussie of vragen naderhand hierover werden afgedaan met; ‘heeft geen zin, dit besluit is al genomen, het staat vast.’ Maar de uitgangspunten waarop dit besluit genomen is, zijn nooit gedeeld met ons. Inmiddels zijn we 10 jaar verder, de vraag is dan ook of deze uitgangspunten nog kloppen. Een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisse of aan de zuidzijde van Lisse zou met de huidige situatie een grote kans zijn, ook voor u als bestuurders. Ook op deze vraag hebben wij nooit een antwoord ontvangen.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.
3	16	Sinds mei 2006 wonen wij met veel plezier aan de Hillegommerdijk. Maar de inpassing van uw plan heeft een zeer grote impact op onze directe leefomgeving. Onderstaand noem ik een aantal aspecten of bezwaren om dit te verduidelijken; Ons vrije uitzicht vermindert sterk! In de eerste plaats door de nieuwe brug met bijbehorend remmingswerk en meerpalen. Maar ook de wegverhoging aan de voorzijde van ons huis met verkeerslichten ed. en het talud naast ons perceel verminderen ons uitzicht aanzienlijk.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op een eventuele waardevermindering van uw woning. Daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit de wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.
3	17	Vanaf de busbaan, fietspad en trottoir is veel meer inkijk mogelijk in onze tuin en ons huis waardoor we veel minder privacy hebben dan in de huidige situatie;	Zie onze reactie hierboven. Enig verlies aan privacy is niet volledig uit te sluiten. Wij achten dit niet zodanig dat er sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van uw woongenot. Hierbij speelt ook mee dat de voorbijkomende personen relatief kort ter plaatse van uw woning verblijven en verkeersdeelnemers over het algemeen gefocust zijn op de weg en de doorstroming.
3	18	De huidige parkeerplaats langs de Ringvaart en ook op onze oprit vervalt. Gezien de lichamelijke beperking van mijn vrouw is een parkeerplaats direct bij ons huis essentieel.	In het Voorlopig Ontwerp van de HOV-verbinding is opgenomen dat de uitrit wordt verplaatst naar het perceel naast de woning. Binnen de grenzen van het PIP is dit planologisch mogelijk. Op de inloopbijeenkomst op 17 januari 2024 is u toegezegd dat we de mogelijkheden gaan onderzoeken om parkeren op uw eigen grond mogelijk te maken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
3	19	In de nieuwe situatie zijn er meer- en andersoortige verkeersbewegingen wat in potentie onveiliger is, en ook meer geluid- en milieuoverlast geeft dan in de bestaande situatie.	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd. Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de 'Toelichting op het Ontwerp-PIP (Onderzoek luchtkwaliteit en Geluidsonderzoek). Uit het onderzoek blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden. Daarnaast is er in de OV concessie benoemt dat alle bussen op het tracé elektrisch gaan rijden.
3	20	Drie woningen moeten gesloopt worden. Het gaat hierbij om mijn directe buren. En het gezegde ‘beter een goede buur dan een verre vriend’ gaat ook hierop, maar door uw plan ontneemt u mij mijn buren.	Wij erkennen dat het project ook nadelige gevolgen met zich mee brengt, waaronder voor u onder andere het verlies van fijne buren. Wij begrijpen dit maar dit is inherent aan publieke besluitvorming. Het algemeen belang prevaleert hier boven de individuele belangen.
3	21	In de nieuwe situatie wordt ons perceel en woning inbraakgevoeliger dan in de huidige situatie.	Wij zien geen reden om aan te nemen dat uw woming als gevolg van de komst van de busbaan inbraakgevoeliger zou worden.
3	22	Het aanmeren van een boot of een steiger aan de voorzijde van mijn huis wordt door dit plan onmogelijk gemaakt.	Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.
3	23	Door de verhoging van de weg aan de voorzijde en het talud naast ons perceel is de kans op wateroverlast op ons perceel groot.	Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé -grond. De afwatering van de weg blijft conform de huidige situatie, namelijk in de richting van de Ringvaart.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
3	24	De realisatie van uw plan zal heel wat voeten in de aarde hebben. Dit zal leiden tot langdurige overlast voor ons, zeker in relatie tot de gezondheid van mijn vrouw, met alle gevolgen van dien.	De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zoveel mogelijk te beperken. Het uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wel houden we u zo goed als mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
3	25	Het moge duidelijk zijn dat de uitwerking van uw plan verregaande gevolgen zal hebben op onze directe leefomgeving, en hiermee ingrijpt op ons woongenot in de negatieve zin. Aanvullend, aan de overkant van de Ringvaart zit nog een addertje onder het gras. Want de kans dat deze brug op termijn (gedeeltelijk) bestemd wordt voor autoverkeer is niet onwaarschijnlijk. Het politieke draagvlak hiervoor groeit, met name aan de kant van Lisse. Het zou mij dan ook niets verbazen als andere zienswijzen op uw plan dit onderschrijven. Gedurende het proces is ons meermalen verzekerd en beloofd dat deze brug niet bestemd zal worden voor autoverkeer m.u.v. gebruik door hulpdiensten. Echter, deze mondelinge toezeggingen zijn wat ons betreft onvoldoende. Bij de HOV-brug in Zaandam is achteraf ook het gebruik gewijzigd. Het is evident dat de overlast voor ons als direct omwonende in dat geval nog veel groter zal zijn.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik is niet beoogd en kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
3	26	Alles overziend worden wij hier niet vrolijk van, we staan dan ook afwijzend tegenover uw plan. We staan wel positief tegenover de 30-km zone zoals nu opgenomen in uw plan. Alleen zal de lengte van deze zone juist een averechts effect hebben, de afstand zoals nu getekend is te kort. Bij vrijwel elke kern langs de Ringvaart is de dijk uitgevoerd als 30-km zone. Waarom dan ook niet in Lisserbroek? Dit is dus ook een kans om tegelijk de hele dijk in Lisserbroek als 30-km zone uit te voeren. Deze suggestie is eerder door ons ingebracht. Echter hierbij verwijst u naar de gemeente Haarlemmermeer als belanghebbende. Dit is wat ons betreft typerend voor het hele proces tot nu toe; verschillende overheden die elkaar tegenwerken in plaats van samenwerken.	Wij begrijpen uw standpunt over het project. Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
3	27	We beseffen goed dat een gedeelte van de genoemde bezwaren technisch oplosbaar zal zijn. Maar als omwonenden hebben wij onvoldoende inzicht in het verdere proces. Althans, onvoldoende inzicht om hier ook vertrouwen in te hebben. Daarnaast zal ook niet alles technisch oplosbaar zijn, daarvoor zal bij verdere doorgang van uw plan op een andere manier compensatie moeten plaatsvinden. We vertrouwen erop dat u ons op de hoogte houdt van de verdere procesgang. Indien gewenst kunnen wij onze zienswijze mondeling aan u toelichten.	Voor wat betreft compensatie verwijzen wij u naar onze reactie over planschade. Het verdere proces verloopt als volgt: na het vaststellen van het PIP door Provinciale Staten wordt het Voorlopig Ontwerp van de busbaan en de brug verder uitgewerkt. Daarbij betrekken wij alle omgevingspartijen, waaronder u als direct aanwonende. Het nu voorliggende PIP maakt het mogelijk om deze stappen te zetten.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
4	28	Van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 ligt ter visie het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud. In genoemde periode is het mogelijk een zienswijze bij u in te dienen naar aanleiding van de inhoud van genoemd plan. Ondergetekende treedt op als directeur van Aziyadé BV, gevestigd te 2151 MR Nieuw-Vennep, IJweg 1824, ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 56247915. Voornoemde besloten venootschap exploiteert het akkerbouwbedrijf Aziyadé nabij de IJweg te Nieuw-vennep, kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, Sectie AF, de nummers 196-327 en 3814, tezamen groot 42.82.01 ha. Conform de inhoud en na realisering van het bovengenoemde plan zal de huiskavels van genoemde hoeve doorsneden worden door een busbaan en parallel daaraan een fietspad. Dat zal vergaande gevolgen hebben voor de exploitatie van ons akkerbouwbedrijf. Iedere verkleining van genoemd akkerbouwbedrijf zal leiden tot een direct gevaar voor de levensvatbaarheid van ons bedrijf. Bovendien zal een doorsnijding van de duurste huiskavels leiden tot vermogens- en inkomensverlies, omrijschade, kosten voor aanpassingen van ons bedrijf en eventuele overige bijkomende kosten. In eerder overleg met uw provincie hebben wij aangegeven dat dit voor ons onacceptabel is tenzij de gemeente Haarlemmermeer bereid is met ons te sluiten een anterieure overeenkomst, inzake het plaatsen van woonhuizen op onze genoemde percelen. In eerste instantie leek het erop dat genoemde overeenkomst in december 2023 door partijen getekend zou worden. Inmiddels hebben wij te verstaan gekregen, dat dit nog wel een half jaar kan duren. In verband met het laatst genoemde kan ik niet anders dan namens Aziyadé BV een zienswijze in te dienen naar aanleiding van het ter visie gelegde PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud. Door de uitvoering van dit plan zal de levensvatbaarheid van ons bedrijf in geding komen en naar aanleiding daarvan wensen wij dat er geen uitvoer gegeven zal worden aan de aanleg van een busbaan en fietspad. In het geval van de plannen toch door zouden gaan verlangen wij zekerheid dat de schade vergoed zal worden op basis van een volledige schadeloosstelling. Zoals gememoreerd onze zienswijze zal grotendeels ingetrokken kunnen worden op het moment dat de gemeente Haarlemmermeer een anterieure overeenkomst met ons is aangegaan, inzake de bouw van woningen op onze landerijen.	Wij zijn ons er van bewust dat de Gemeente Haarlemmermeer en projectontwikkelaars in gesprek zijn over de mogelijkheden voor woningbouw. Ook wij zijn partner in het gesprek als het gaat om de ontsluiting van de woningbouw. Wij hebben er vertrouwen in dat de gesprekken leiden tot overeenkomsten die alle partijen comfort bieden. Voor het project is een deel van uw gronden benodigd. Hiervoor geldt de mogelijkheid voor schadeloosstelling. Na het vaststellen van het PIP gaan wij in gesprek met de grondeigenaren over het verwerven van de gronden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
5	29	Middels dit schrijven informeer ik u over mijn zienswijze ten aanzien van het Provinciaal Inpassingsplan HOV Lisserbroek-Getsewoud. Als eigenaar van gronden gelegen aan de Hillegommerdijk 85 te Lisserbroek, kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, sectie F, nummers 1896, 1897, 2705, 4042 en 4044 zijn er de afgelopen jaren gesprekken gevoerd met de Provincie en de gemeente Haarlemmermeer ten aanzien van de noodzakelijke verplaatsing van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeelerclub Lisserbroek. Op de in mijn bezit zijnde gronden zijn thans een woonhuis en kwekerij gevestigd. Door verplaatsing van het verenigingsgebouw en de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg dient het woonhuis te worden gesloopt en zijn de overige gronden door zijn geringe afmeting, niet meer bruikbaar als kweekgrond waardoor er dus tevens sprake zal zijn van een ongewenste bedrijfsbeëindiging.	Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken. Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden. In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding). Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.
5	30	Voor deze verplaatsing is de gemeente, als grondeigenaar, verantwoordelijk terwijl de Provincie de verantwoordelijkheid draagt voor het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg ernaartoe en de bijbehorende parkeervoorziening. Door deze verdeling van verantwoordelijkheden was er echter van een duidelijke samenhang tussen beide verantwoordelijkheden geen sprake en werden de belangen van mij als grondeigenaar en de IJs- en skeelerclub onvoldoende gewaarborgd.	Wij hebben kennisgenomen van uw standpunt. Het PIP verzekert door de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg en parkeerplaatsen het voortbestaan van de IJs- en skeelerclub. Mocht u met de gemeente en de IJs- en skeelerclub tot een alternatief ontwerp komen, waarbij parkeren en de ontsluiting van de IJs- en skeelerclub nog steeds gewaarborgd is, dan werkt de provincie daar graag aan mee. Het PIP maakt geen enkele oplossingsrichting onmogelijk. Wij zien dan ook niet in welk opzicht uw belangen onvoldoende zijn gewaarborgd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
5	31	Daarnaast bleek de door de provincie vastgestelde inbrengwaarde van mijn gronden volstrekt onvoldoende te zijn om het optredende economisch verlies, als gevolg van sloop woonhuis en bedrijfsbeëindiging, te compenseren en heerste er ook bij de IJs- en skeelerclub grote onzekerheid over hoe hun (financiële) toekomst eruit zou gaan zien. Als grondeigenaar heb ik daarom samen met de IJs- en skeelerclub het initiatief genomen tot het opstellen van een kleinschalig integraal woningbouwplan waarbij wel aan alle belangen tegemoet kan worden gekomen. Ondanks enthousiasme bij zowel de provincie als gemeente bleek er echter geen bereidheid om te komen tot enige vorm van provinciale medewerking ten aanzien van het integrale plan. Vanwege de nu onsamenhangende ruimtelijke invulling en onzorgvuldige belangenafweging kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en skeelerclub Lisserbroek op mijn gronden als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.	De afgelopen jaren is veelvuldig met u gesproken en de gemeente Haarlemmermeer over op welke wijze wij mogelijkerwijze rekening kunnen houden met de door u gewenste woningbouw. De provincie is daarin een ondergeschikte partij, aangezien wij daarin geen bevoegd gezag zijn. Op dit punt zult u daarom overeenstemming moeten bereiken met de gemeente. Omdat deze overeenstemming er (nog) niet is, zijn wij in het PIP uitgegaan van een ontsluitingsweg met het parkeerterrein op gronden zonder dat daarvoor woonhuizen of andere gebouwen moeten wijken. Het PIP maakt geen enkele inrichting c.q. de uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk en als provincie staan we ervoor open voor elke mogelijke oplossingsrichting. Hetzelfde geldt voor de door u genoemde kleinschalige woningbouwontwikkeling. Wij blijven hierover dan ook graag met u, de IJs- en skeelerclub en de gemeente in overleg.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
6	32	Door enkel een toegangsweg naast mijn woning te projecteren blijft er een grote mate van van onzekerheid bestaan hoe mijn woongenot er in de toekomst uit zal komen te zien. Tevens zal door de toegangsweg midden door de door mij in gebruik zijnde gronden te leggen, het voortzetten van mijn bloemenkwekerij zeer lastig worden. Vanwege deze onsamenhangende ruimtelijke invulling kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeerlerclub Lisserbroek op de naastgelegen gronden als ook de bijbehoende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.	Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken. Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden. In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding). Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
7	33	Door de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeelerclub Lisserbroek als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen dient de door mij bewoonde woning gesloopt te worden en dien in mijn bedrijfsvoering op het perceel te beëindigen. Aangezien ik geen enkel zicht heb op het verkrijgen van vervangende woonruimte en de vergoeding tot bedrijfsbeëindiging kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verengingsgebouw van de IJs- en Skeerlerclub Lisserbroek de naastgelegen gronden als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.	Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken. Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden. In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding). Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	34	Onlangs is bekend gemaakt dat bovengenoemd plan ter inzage ligt. Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen maakt TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bij deze graag gebruik. Binnen de grenzen van het nu ter inzage liggende bestemmingsplan bevinden zich de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding “Bleiswijk - Vijfhuizen” en de ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding “Sassenheim - Haarlemmermeer” die in eigendom en beheer zijn van TenneT. **Algemeen over TenneT** TenneT is bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") aangewezen als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet van 110 kV en hoger. Het landelijke hoogspanningsnet is door het ministerie van EZK als vitale infrastructuur aangeduid. TenneT is hiermee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van het landelijke hoogspanningsnet. Deze vitale infrastructuur moet daarom een gepaste bescherming krijgen en behouden in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitgangspunt hierbij is een ongestoorde ligging gedurende de gehele levensfase van de hoogspanningsverbinding. De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Om de veiligheid van personen en goederen te waarborgen gelden er bijvoorbeeld aan te houden veiligheidsafstanden. Bovendien is het van belang dat hoogspanningsverbindingen te allen tijde bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten, ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van onze assets.	Wij danken u voor uw zienswijze.
8	35	**Zienswijze** Het plan geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende verzoeken. <u>Separate weergave dubbelbestemming bovengrondse- en ondergrondse hoogspanningsverbinding</u> Op de verbeelding is voor het deel waar onze 150 kV ondergrondse hoogspanningsverbinding parallel loopt aan de 380 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding slechts één dubbelbestemming weergegeven voor beide verbindingen (zie figuur 1). Dit is een ongewenste situatie, beide verbindingen hebben eigen specifieke regels en een specifieke afmeting van de belemmerde strook. Om deze reden verzoeken wij voor beide verbindingen een eigen dubbelbestemming op te nemen. Voor de 150 kV ondergrondse hoogspanningsverbinding verzoeken wij een belemmerde strookbreedte op te nemen van 3 meter aan weerzijden van de kabel (gemeten vanaf de buitenste kabel). Voor de 380 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding verzoeken wij een belemmerde strookbreedte op te nemen van 27 meter aan weerszijden van de verbinding (gemeten vanuit het hart van de verbinding). Informatie over onze hoogspanningsverbindingen kunt u opvragen via het e-mailadres assetinformatie@tennet.eu.	Wij nemen uw verzoek over.
8	36	<u>Aanpassen regels</u> 1. Betreft artikel 9 verzoeken wij u om de titel van artikel 9 'Leiding - Hoogspanning II' te veranderen in 'Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding'. Met het aanpassen van de titel wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze ondergrondse hoogspanningsverbinding;	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	37	2. Daarnaast verzoeken wij u de bestemmingsomschrijving in artikel 9.1 op de onderstaande wijze aan te vullen; “In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn”. Een plan met een meervoudige- of dubbeibestemmingen is in beginsei aanvaardbaar, mits de onderiinge rangorde van de doeleinden of functies zijn aangegeven en mits ze geen tegenstrijdigheden bevatten. Dit is hier niet op een juiste wijze gedaan. Met de energietransitie zal het belang van elektriciteit alleen maar toenemen en daarmee moet het transport van elektriciteit geborgd worden. Zonder een voorrangsbepaling in het bestemmingsplan is onvoldoende gewaarborgd dat het hoogspanningsnet wordt beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering van energie. Gelet hierop verzoeken wij dan ook om de voorrangsbepalingen zoals voorgesteld op te nemen in de regels;	Wij nemen uw verzoek over.
8	38	3. Betreft artikel 10 verzoeken wij u om de titel van artikel 10 'Leiding - Hoogspanningsverbinding II' te veranderen in 'Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding'. Met het aanpassen van de titel wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse hoogspanningsverbinding:	Wij nemen uw verzoek over.
8	39	4. Betreft artikel 10.1 verzoeken wij u om bestemmingsomschrijving aan te passen en hier alleen de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding te vermelden. Met het aanpassen de bestemmingsomschrijving wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse hoogspanningsverbinding. Daarnaast verzoeken wij u de bestemmingsomschrijving in artikel 10.1 op de onderstaande wijze aan tevullen: “In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn". De motovatie voor deze wijziging is gelijk aan die genoemde bij punt 2.	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	40	5. Werken of werkzaamheden onder of in de nabijheid van de hoogspanningsverbinding kan de veiligheid en leveringszekerheid in gevaar brengen. Het is daarom noodzakelijk om tijdig met opdrachtgevers en/of uitvoerders van werken of werkzaamheden in overleg te treden om de toelaatbaarheid van de plannen te toetsen. Om de kans op een onveilige situatie zoveel mogelijk te verkleinen, acht TenneT het noodzakelijk dat, naast de privaatrechtelijke bescherming, ook een pubiiekrechtelijke bescherming wordt verkregen. Wij verzoeken daarom uw medewerking om de voorgestelde aanpassingen van de regels in de artikelen 9.4.1 en 10.4.1 op te nemen. In de hieronder weergegeven tekstvoorstellen staan meerdere werkzaamheden die gevaarlijke situaties met zich mee kunnen brengen en die wij dan ook graag opgenomen zouden willen zien ter bescherming van de ondergrondse en bovengrondse hoogspanningsverbinding, zodat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren. Wij verzoeken u artikel 9.4.1 als volgt aan te passen: a. het aanbrengen en/of rooien van diepwortelende beplanting en bomen, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; b. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging of andere graafwerkzaamheden; c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en aanleggen van drainage, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil; f. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen; g. het aanleggen van wegen, paden en parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere niet opneembare oppervlakteverhardingen; h. het aanleggen en/of slopen van opstallen, ondergrondse constructies, straatmeubilair, installaties, of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 9.1 omschreven bestemming; i. het aanleggen van zonnepanelen. Wij verzoek artikel 10.4 als volgt aan te passen; a. het aanbrengen en/of rooien van opgaande beplanting en bomen; b. het wijzigen van maaiveld- of weghoogte niveau door ontgronding, ophoging of andere graafwerkzaamheden; c. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil; d. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen; e. het aanleggen en/of slopen van bovengrondse opstallen, constructies, straatmeubilair, installaties of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 10.1 omschreven bestemming; f. het aanleggen, verbreden, of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden; g. het aanleggen van zonneparken. Met het aanpassen van deze twee artikelen zijn onze boven- en ondergrondse hoogspanningsverbindingen beter beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse verbinding.	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	41	**Conclusie** Wij verzoeken de provincie Noord-Holland bovenstaande punten te betrekken bij de vaststelling van het definitieve PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud en m.e.r.-beoordelingsbesluit. Gelet op het voorgaande kan TenneT, omwille van de veiligheid en het borgen van de leveringszekerheid, niet instemmen met het voorliggende ontwerp inpassingsplan. TenneT verzoekt gedeputeerde staten om het ontwerp inpassingsplan te herzien. **Heeft u nog vragen?** Heeft u vragen over de inhoud van deze brief, dan kunt u contact opnemen met de behandelaar van deze brief. Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u eveneens richten aan deze persoon.	Wij nemen uw verzoeken over. De artikelen 9 en 10 van de Planregels zijn aangepast. In de Nota van Wijzigingen vindt u een overzicht van de wijzigingen.
9	42	Namens IJs- en Skeelerclub Lisserbroek (verder IJSCL) dienen wij een zienswijze in op het PIP. Deze zienswijze is tot stand gekomen omdat wij na veel en lang overleg met zowel Provincie Noord-Holland (verder provincie) als Gemeente Haarlemmermeer (verder gemeente), 4 voor ons zeer belangrijke punten niet zien terugkomen in het PIP of hier niet volledig over zijn geïnformeerd in het voortraject: Punt 1: Tijdens de informatieavond in de Meerkoet hebben wij te horen gekregen dar er een afspraak is gemaakt met (...) m.b.t. ontsluiting van zijn perceel. Deze staat niet ingetekend in de stukken die ter visie liggen, maar sluit volgens zeggen aan op de voor ons voorziene parkeerplaats waar in het PIP ruimte is gereserveerd. Hierdoor komen er minimaal 10 parkeerplaatsen te vervallen die dus elders in het PIP gereserveerd moeten worden. Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit conflict is opgelost.	Het ontwerp van het parkeerterrein is aangepast. Het aangepaste ontwerp voorziet in 27 parkeerplaatsen en een ontsluitingsmogelijkheid van het door u genoemde perceel. Op basis van het aangepaste ontwerp is de Verbeelding van het PIP aangepast.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
9	43	Punt 2: In de bijgevoegde tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0039 is te zien dat 8 parkeerplaatsen zijn ingetekend op het perceel van IJSCL, terwijl in de eerdere tekeningen, gesprekken en toezegging in taxatierapport is uitgegaan van volledige compensatie van grondoppervlakte op grond van (...). Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit conflict is opgelost.	Het klopt dat een aantal parkeerplaatsen op grond die u in gebruik heeft is geprojecteerd. Deze grond is echter in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer. De provincie heeft een verplichting om zorgvuldig om te gaan met de beschikbare ruimte. In dat kader hebben wij ervoor gekozen om voor een deel van het toekomstige parkeerterrein gebruik te maken van de grond die in eigendom is van de gemeente. Daarmee kan het gebruik van particuliere grond namelijk zo veel mogelijk worden beperkt. De provincie deelt uw visie niet dat in het voor de IJs- en skeelerclub opgestelde taxatierapport is uitgegaan van volledige compensatie op de grond van de eigenaar ten noorden van de IJs- en Skeelerclub; ook in dit rapport wordt uitgegaan dat een deel van de te realiseren parkeerplaatsen op grond van de IJs- en skeelerclub (in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer) komt te liggen. Wij voeren de door u gewenste wijziging dus niet door. Echter, het PIP maakt geen andere inrichting of uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk. Wij blijven hierover graag met u, de gemeente Haarlemmermeer en de betreffende grondeigenaar in gesprek.
9	44	Punt 3: In de ontwerpsessies en afzonderlijke gesprekken tussen IJSCL en Provincie/Gemeente is gesproken over het realiseren van een fiets/wandelverbinding tussen de HOV en het nieuw te realiseren terrein waar opstallen, parkeerplaats en krabbelbaan zullen worden gerealiseerd. Dit om onveilige situaties en omlopen over de dijk te voorkomen en een verkorte route vanuit het dorp realiseren Deze komt op terrein van IJSCL. Er is discussie over wie die verbinding zou moeten aanleggen, maar niet over de noodzaak. Op tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0031 en BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0034 is geen rekening gehouden met een aansluiting. Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit is aangepast en wordt voorzien in de aansluiting.	De provincie heeft de verantwoordelijkheid om te voorzien in een alternatieve ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. Dat doen we door de noordelijke ontsluiting vanaf de Hillegommerdijk te koppelen aan het nog aan te leggen parkeerterrein van de IJs- en skeelerclub. Daarmee is de club ook bereikbaar voor langzaam verkeer. De provincie erkent dat een fiets- en wandelverbinding over de dijk een aantrekkelijk alternatief voor deze doelgroep is. Het PIP maakt een dergelijke verbinding niet onmogelijk. Na de vaststelling van het PIP wordt het Voorlopige Ontwerp verder uitgewerkt. Tijdens deze uitwerking gaan we met u hierover in gesprek.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
9	45	Punt 4: Wij zien in het PIP niet terugkomen dat IJSCL volledig wordt gecompenseerd in gronden en terrein inrichting zoals toegezegd: Op tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0039 is te zien dat er een zoekgebied is aangegeven, maar dat deze geen onderdeel is van het PIP. In combinatie met de conflicten in punt 1 en 2 zouden wij dan ook graag zien dat het deel “zoekgebied” wordt toegevoegd aan het PIP als “compensatie gronden IJSCL indeling nader te bepalen.	In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van de Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor onder andere het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaar. Het PIP bevat hierdoor niet de ruimtelijke reservering, waarbij dat wel het geval is voor de ontsluitingsweg en het parkeerterrein. Wordt er met de grondeigenaar geen overeenstemming bereikt, dan blijft als enige optie over dat het clubgebouw op het bestaande terrein van de IJs- en skeelerclub wordt gerealiseerd (inbreiding). Als uitgangspunt voor het PIP hebben wij genomen dat in ieder geval de minimale voorzieningen van de IJs- en skeelerclub om te blijven functioneren zijn opgenomen. Ten aanzien van de overige voorzieningen bestaat nog onduidelijkheid waar die gerealiseerd gaan worden, waarbij het van belang is dat de realisatie hiervan in ieder geval niet onmogelijk maakt. Omdat er op dit moment nog geen sprake is van een overeenstemming, is in het PIP rekening gehouden met deze inbreiding.
9	46	Tot slot: Wij moeten helaas constateren dat ondanks goed overleg, bijwonen van ontwerpbijeenkomsten, informatieavonden en onlangs nog een gesprek met (...) van de Provincie, (...) van de Gemeente er onvoldoende duidelijkheid is gekomen over de compensatie van grond en ruimtelijke inrichting rondom het verplaatsen van de opstallen, parkeerplaats en krabbelbaan. Provincie legt de bal bij Gemeente, Gemeente legt de bal terug. Feit is dat met het indienen van het PIP voor ons duidelijk is geworden dat er onvoldoende zekerheden zijn als de HOV aangelegd wordt en we dus ook niet akkoord gaan. Zoals al eerder gemeld en besproken hebben wij een voorkeursalternatief uitgewerkt met stakeholders in de omgeving, die recht doet aan de wensen van de partijen, maatschappelijke waarde toevoegt, het voortbestaan van de vereniging borgt en economisch de meest voordeligste oplossing lijkt. En draagvlak heeft binnen het dorp Lisserbroek Wij verwachten van de betrokken overheden commitment en daadkracht om dit voorkeursalternatief een kans van slagen te geven. Mocht dat niet haalbaar zijn eisen we toch op z’n minst dat we punt 1 t/m 4 terugzien in het PIP, zodat de basisafspraken goed vastgelegd zijn en juiste ruimtelijke reserveringen gedaan worden.	Wij hebben kennisgenomen van het door u samen met verschillende omgevingspartijen opgestelde voorkeursalternatief. Het PIP maakt de realisatie daarvan op geen enkele manier onmogelijk. Wij staan hier dan ook voor open. Echter, wij zijn van mening dat de gemeente hiervoor nu aan zet is. Wij hebben met de gemeente afgesproken dat zij in overleg gaan met de eigenaar van de grond aan de noordzijde van de ijsbaan. Doel is het aankopen van (een deel) van deze grond, zodat deze kan worden gebruikt voor de uitbreiding van de ijsclub. Daarnaast is het aan de gemeente om deze gewijzigde bestemming ruimtelijk mogelijk te maken. In het PIP zorgen wij voor een nieuwe ontsluiting en parkeerplaatsen van de IJs- en skeelerclub om de bereikbaarheid te garanderen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
10	47	In september 2019 hebben wij de woning aan de Hillegommerdijk 44 gekocht en zijn daar in april 2020, na een grondige verbouwing (investering) komen wonen. Bij gesprekken voorafgaande aan de daadwerkelijke aankoop is ons meegedeeld dat er (op dat moment nog) vage plannen waren voor een brug over de ringvaart ten behoeve van de HOV lijn Noordwijk - Schiphol, waarover zo werd ons toen meegedeeld al Jaren werd gesproken, maar waar nog weinig tot niets concreets over was gecommuniceerd. Op dat moment hebben we dat voor kennisgeving aangenomen en zijn we met veel plezier gaan wonen in onze nieuwe woning (zijn afkomstig uit Lisse). In de afgelopen periode zijn er een aantal bijeenkomsten (digitaal via Teams) geweest waarin aan de buurtbewoners de eerste plannen van de brug zijn gepresenteerd, waarop wij dan in de gelegenheid waren om te reageren. Dit heeft weliswaar geleid tot enkele aanpassingen, maar de veel noodzakelijkere discussie over de traject keuze kon niet worden gevoerd, omdat dit een spreekwoordelijk gelopen race zou zijn. Hiermee kom ik meteen bij de kern van mijn zienswijze, namelijk dat het huidige plan met een lage brug over het gekozen tracé onacceptabel is en wat mij betreft aangeduid kan worden als een politiek bestuurlijke dwaling. Temeer daar een definitief tracé besluit blijkbaar in november 2018 al is genomen (zie GS besluitenlijst van 6 november 2018), zonder dat de bewoners van betreffend gebied daarover zijn geïnformeerd. Inmiddels is het februari 2024 en stel ik vast dat als er zoveel Jaren van ambtelijk en politiek gesteggel nodig waren om tot dit plan te komen, het op zichzelf al een gegeven is dat het een slecht plan is. Helemaal als blijkt dat er tot op heden geen serieuze actie is ondernomen met betrekking tot de drie woningen die zouden moeten wijken, daar zijn geen woorden voor te vinden waar de bewoners van die woningen de afgelopen Jaren maal Jaren doorheen moesten gaan. Al die tijd volledige onduidelijkheid en dus onzekerheid en als gevolg daarvan geen kant op kunnen. Blijkbaar ontbreekt het ten ene male aan politieke daadkracht om duidelijkheid aan de betreffende bewoners te verschaffen, terwijl andere gedupeerden wel degelijk tegemoet zijn gekomen met vergaande aanpassingen wat betreft ontsluitingsmogelijkheden (...). Ik kan niet anders concluderen dan dat het hele verhaal wat vervolgens in de afigelopen jaren met diverse bijeenkomsten geprobeerd is om aan ons te verkopen werkelijk aan alle kanten rammelt.	In de periode september 2019 t/m april 2020 hebben wij gesprekken gevoerd met de omgeving om de plannen rond de HOV-verbinding concreet te maken. Wij herkennen ons niet in het beeld dat de plannen weinig concreet zouden zijn. Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Voor een aantal mensen betekent de aanleg van de busverbinding een verandering van de woonomgeving. Een aantal woningen moeten wijken. Bij de belangenafwegin moeten wij het algemeen maatschappelijke belang zwaarder laten wegen dan het individuele belang. Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
10	48	Ik mis een gedegen onderbouwing met steekhoudende argumenten waarom het gekozen tracé juist op deze plek in Lisserbroek is ingekleurd en naast voornoemde zaken ook voor de overige bestaande aanpalende woningen vergaande gevolgen heeft, o.a. toenemende verkeersintensiteit rondom de brug, het vervallen van parkeerplaatsen en aanlegsteigers zonder dat daar afdoende alternatieve oplossingen voor worden gegeven, en noem maar op. Kortom het verlies van zeer veel woongenot. Dit is te meer onbegrijpelijk omdat er een veel eenvoudigere en daarmee ook veel goedkopere oplossing is om de bestaande halfhoge brug over de N207 te verbreden, de 4-baans asfaltstroken vanaf de A4 liggen er ai tot aan de genoemde brug (wat er overigens mijns inziens op duidt dat dit oorspronkelijk al de wens was van de gemeente Haarlemmermeer/Provinciale Staten van Noord-Holland!?). Tevens zouden in dit scenario de huidige bushaltes van de HOV (Sportlaan, Vreewijk, Meer en Duin en Steenfabriek) kunnen blijven bestaan, wat wel zo makkelijk is voor de (paar) mensen die daar nu al gebruik van maken. Het argument dat de HOV halte(s) moet hebben in de toekomstige woonwijk Lisserbroek-Noord is niet relevant, want dat is (als het ooit zover komt) eenvoudig te realiseren langs het huidige tracé vanaf de N207 met een op- en afrit voor de HOV.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen. Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.
10	49	Is er overigens onderzoek gedaan naarde huidige en toekomstige bezettingsgraad van de HOV? Ik maak namelijk zelf regelmatig gebruik van het bestaande OV richting Schiphol (buslijn 361) en het is mij de afgelopen 2 jaar nog nooit overkomen dat er in de spits meer dan 15 mensen in de bus zaten en overdag komt het meer dan regelmatig voor dat ik er alleen in zit. Ik ben geen econoom, maar kan wel uitrekenen dat er geen sprake is van een rendabele busverbinding, waarbij dan vanzelf de vraag ontstaat wat het nut en de noodzaak van die dure investering in de aanpassing van het tracé is.	Berekeningen van reizigersgroei zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.
10	50	Daarnaast maken wij ons serieus zorgen over het ontstaan van een recreatieplek, als de brug eenmaal gerealiseerd is, voor met name jongeren, die dan vanaf de brug en/of via de vaarweggeleidingspalen in de ringvaart gaan springen, duiken en zwemmen. Een situatie die nu bij de bestaande Lisserbrug al jarenlang een feit is (ondanks de bordjes 'verboden te zwemmen') en voor veel overlast voor de omwonenden en pleziervaart zorgt. Ook dat is een bijkomende bijzonder ongewenste situatie. Zeker als je bedenkt dat er naast de brug een school staat waar zich dagelijks zo'n 1.500 jongeren bevinden, waarbij ook nog opgemerkt dient te worden dat de komst van de HOV geen verbetering van de verkeersveiligheid met zich mee brengt voor diezelfde 1.500 jongeren.	Net als bij de Lisserbrug is het bij de nieuwe brug over de Ringvaart verboden om te zwemmen. De handhaving van dat verbod valt onder de verantwoordelijkheid van de politie. Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lisserbrug.
10	51	Er zijn nog veel meer inhoudelijke argumenten aan te voeren waarom dit hele HOV tracé plan naar de prullenbak verwezen dient te worden. Een overzicht daarvan is eenvoudig te realiseren door het inventariseren van de argumenten vanuit alle inmiddels door u ontvangen of nog te ontvangen zienswijzen. Daarna en op basis daarvan is het een kwestie van een nieuwe inhoudelijke discussie over dit P.I.P om te komen tot een herroeping daarvan. Kortom roep ik u hierbij op om te komen tot een herroeping van dit P.I.P. op basis van steekhoudende argumenten, correcte financiële doorrekeningen, betrouwbare milieueffectrapportages, effectieve demografische ontwikkelingsstudies inzake Lisserbroek-Noord en bovenal gezond verstand.	In de Toelichting van het PIP hebben wij het plan voor de HOV-verbinding onderbouwd. Hiermee hebben wij voldoende informatie beschikbaar om een weloverwogen besluit te nemen. Herroeping van het PIP is wat ons betreft daarom niet aan de orde.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
11	52	Hiermede maak ik bezwaar tegen de inpassing van Uw PIP onder voornoemd kenmerk. Hoewel de gehele communicatie jegens de direct betrokken bewoners juridisch gezien naar mijn oordeel sedert de start van deze plannen ook ter discussie staat (met name in de aanvangsjaren 2012-2015 is er sprake geweest van bestuurlijke misleiding,maar ook bedrog en dwaling waardoor veel bewoners al voortijdig in de dsicussie zijn afgehaakt) is mijn zienswijze cq.zijn mijn belangrijkste bezwaren nu: 1) De realisatie van onderliggend project is altijd strikt verbonden geweest aan de voornemens cq geplande woningbouw in Lisserbroek-Noord. Die plannen zijn als bekend door de vele actuele/nieuwe milieu-aspecten voor woningbouw rond de Luchthaven-Schiphol in ieder geval op de lange baan geschoven en wellicht, door de inmiddels (economische) onhaalbaarheid geheel van de baan. De Provincie doet er naar mijn oordeel verstandiger aan deze ontwikkelingen/voortgang eerst af te wachten alvorens haar P.I.P. definitief in te passen, althans dat is altijd het uitgangspunt en de belofte aan de betrokken omgeving/bewoners geweest!	Wij herkennen ons niet in een belofte dat gewacht zou worden met de HOV verbinding totdat de woningbouw ontwikkeld is. De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.
11	53	2) Het project/de inpassing van Uw P.I.P. kenmerk zich door een zeer lange aanloop-Tijd. De plannen bestaan reeds sedert 2012 en Uw huidige besluitvorming tot inpassing van Uw P.I.P is veelal ook gebaseerd op inmiddels verjaarde c.q. gedateerde externe deskundigenrapporten waar de inhoud c.q. uitkomsten van deze rapporten (inmiddels 7 tot 10 jaar later) inmiddels zijn achterhaald door de tand des tijds. Als voorbeeld noem ik hier nog de wens van de betrokken bewoners voor de realisatie van een tunnel ipv van een lage brug. De (voor de hand liggende) uitkomst van het externe rapport toen " Lage Brug is goedkoper dan een tunnel" Het budget van toen zal bij doorgaan in ieder geval zwaar overschreden worden, hetgeen naar mijn oordeel voor een buslijn met zeer lage bezettingsgraad en het opschorten van geplande woningbouw in Lisserbroek-Noord, niet langer verdedigbaar c.q. maatschappelijk verantwoord is.	Vanwege de geplande woningbouw, waaronder in Lisserbroek, worden diverse wegen aangepast of aangelegd. Voor elk project geldt dat een afweging wordt gemaakt of deze maatschappelijk verantwoord is. Hiervoor wordt een Maatschappelijke Kosten-Baten analyse (MKBA) opgesteld per project. Het gaat om twee verschillende projecten met verschillende opgaven. Dit PIP gaat over de HOV-verbinding om het openbaar vervoer te faciliteren. Daarnaast versterken de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw. Berekeningen van reizigersgroei zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
11	54	3) Met betrekking tot compensatie voor de 10 vervallende parkeerplaatsen ter hoogte realisatie lage brug wordt in het externe rapport een veel te rooskleurig situatie geschetst. Tellingen door de externe-deskundige werden vooral overdag bij afwezigheid van de werkzame bewoners gedaan. Hertelling is hier naar mijn oordeel gewenst/noodzakelijk, opdat daarvoor door Provincie/Gemeente een passende alsook een juiste compensatie aan de bewoners zal worden aangeboden.	U stelt dat de parkeertellingen overdag tijdens afwezigheid van werkzame bewoners zijn uitgevoerd. Dat is niet correct. De betreffende tellingen zijn uitgevoerd op 2 februari 2022 tussen 23:00 en 24:00 uur en op 15 maart 2022 tussen 22:30 en 23:30. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat dit onvolledige of onbetrouwbare resulaten heeft opgeleverd en zien dan ook geen aanleiding om het onderzoek over te doen. Uit het onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen. In het onderzoek is aangegeven dat van de tien parkeerplaatsen die verdwijnen, vijf horen bij de te slopen woningen. Effectief worden dus vijf parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen. Wij zien dan ook geen aanleiding om voor het verlies aan parkeerplaatsen een compensatie aan te bieden aan de bewoners in de omgeving, op welke manier dan ook.
11	55	4) Ingevolgde de door U getoonde situatie-schetsen zullen bij doorgaan ter hoogte van de brug zogenaamde afmeerrekken/afmeerpalen worden geplaatst, waarvan er één juist is geprojecteerd ter hoogte van mijn woning c.q. ter hoogte van de steiger/afmeerplaats boot,waarvoor ik zowel door de Provincie NH/de Gemeente Haarlemmermeer als ook Hoogheemraadschap Rijnland vergunning heb verkregen. Ik verzoek U/naar mijn oordeel: a) Zijn deze afmeerrekken/afmeerpalen volstrekt overbodig nu zowel de Lisserbrug (er hoogte Kanaalstraat) en de nieuw te realiseren brug (ter hoogte Sportlaan/Lisse) qua openingstijden op elkaar afgestemd worden. Van enige afmering ter plaatse zal dus nooit sprake zijn.	De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over.
11	56	b) Is de projectie/ gekozen locatie voor deze afmeerrekken/afmeerpalen bij meer dan voldoende ruimte aan de overkant/de Zuid-Hollandse zijde van het kanaal een veel meer voor de handliggende. Bij doorgaan heeft zo'n verplaatsing beslist de voorkeur van alle betrokken bewoners.	De afmeerpalen zullen, áls deze worden geplaatst, aan de juiste zijde voor de scheepvaart geplaatst worden. Logischerwijs is dat aan de rechterkant van de vaarrichting.
11	57	c) Nu aan mij vergunnings is verleend voor steiger + afmerring verzoek ik Bij doorgaan/ongewijzigde projectering de plaatsing van de afmeerpaal ter hoogte van mijn perceel/steiger zodanig te positioneren opdat een vrije aanleg/afmering van mijn boot gegarandeerd blijft.	Bij het verder uitwerken van het ontwerp houden we rekening met uw wens om de steiger te behouden. Echter, wij kunnen op dit moment niet beloven of dat ook gaat lukken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	58	Sinds 2007 wonen wij met veel plezier aan de Hillegommerdijk, wij wonen hier heerlijk vrij. Vrij uitzicht voor, steiger en bootje voor de deur. Parkeerplaats aan de ringvaart. Boten die langsvaren, wat een gezellig en levendig beeld geeft! Maar ook achter hebben wij een heerlijke tuin waar we verder geen hinder van verkeer hebben. Al sinds 2012 worden wij geconfronteerd met het plan van een nieuwe brug met bijbehorende busbaan. Nog een brug erbij op een vrij kleine afstand van de Lisserbrug en de brug over de N207. Voor het varende verkeer ook bepaald geen doorstroom! Vele vergaderingen hebben wij sindsdien bijgewoond. Vele slapeloze nachten hebben wij daardoor gehad. We konden zelfs meedenken in een klankbordgroep. Werd verder niks meer mee gedaan. Niks concreets. Het zou toch veel eenvoudiger zijn als er naast de bestaande brug op de N207, nog een brug wordt aangeleged(of de brug verbreden). waardoor je de verkeersdrukte aanpakt en de HOV- verbinding realiseert! Eventueel met nog een hoge brug aan de zuidkant van Lisserbroek. Maar nu moeten er hier aan de dijk meerdere mensen onvrijwillig weg voor dit plan. Wat dus ook al jaren duurt, het levert voor deze mensen al echt heel veel jaren onzekerheid op. En niet alleen voor de mensen waarvan hun huis gesloopt wordt onzekerheid, maar ook voor ons bewoners aan de Hillegommerdijk! Deze onzekerheid duurt al jaren. Persoonlijk gaan wij heel veel inleveren.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen. Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.
12	59	Ons vrije uitzicht voor wordt weggenomen door meerpalen en aan merende boten.	De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over.
12	60	Geen eigen aanlegsteiger meer. Waar laten wij ons bootje?	Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	61	Geen parkeerplaats meer voor ons huis. Wat is het alternatief?	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage “Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek” (bijlage 1 van de Toelichting). De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.
12	62	Als het een lichte brug wordt, heb je veel herrie/geluidsoverlast van de bussen over de brug heen.	Bij het ontwerpen van de brug wordt ingezet op het zoveel mogelijk voorkomen van geluidhinder.
12	63	Je krijgt een verkeerslicht, afremmend, stoppend en weer optrekkend verkeer. Dus daardoor meer geluid-en milieuoverlast. Mensen die daardoor vooor je huis stilstaan. Privacy is weg.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigd op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op waardevermindering van uw woning en daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.
12	64	Water afvoer, talud gaat 80 cm. omhoog. Waar gaat dat water heen?	Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn, aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé-grond.
12	65	En zomers springende jeugd vanaf de brug. Soort recreatiegebied, net als bij de Lisserbrug.	Net als bij de Lisserbrug is het bij de nieuwe brug over de Ringvaart verboden om te zwemmen. De handhaving van dat verbod valt onder de verantwoordelijkheid van de politie.
12	66	Er moeten heel veel bouwwerkzaamheden verricht worden voordat de brug er is, denk aan sloop huizen, damwand trillen, betonmixers voor je huis, allerlei herrie en rommel wat zeker wel een jaar duurt. En ook wat doet dat trillen en heien met onze woning?	De werkzaamheden gaan inderdaad gepaard met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
12	67	Achter, in onze tuin zullen wij ook inleveren aan privacy en woonplezier als er aan de zijkant een busbaan gaat lopen. Als dat hoger ligt, kijken mensen onze tuin in. Ook zullen wij van de langskomende bussen geluidshinder hebben.	Zie onze reactie op punt 63.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	68	En dit alles voor misschien 2, 4 minuten winst t.o.v. een verbinding over de bestaande brug bij de N207. Al met al veel narigheid waar niemand op zit te wachten. Het heeft heel veel gevolgen voor onze directe leefomgeving. Wij staan daarom ook afwijzend tegenover uw plan. We vertrouwen erop dat u ons op de hoogte houd van de verdere gang van zaken.	Enkele minuten reistijdwinst lijkt niet veel, maar in exploitatieberekeningen voor het openbaar vervoer maken enkele minuten vaak het verschil. Immers, de rijtijdwinst (of verlies) wordt gehaald door elke bus, gedurende de gehele levensduur van de busbaan. Vanzelfspreked houden we u op de hoogte.
13	69	Laat ik beginnen met de woorden dat ik het helemaal niet eens ben met dit plan! In 1999 hebben wij ons huis gebouwd aan de Hillegommerdijk 50 te Lisserbroek. Aan de rand van het dorp Lisserbroek waar in het 30 of 40 jaren plan (rond 2000) werd uitgegaan van veel water langs de Hillegommerdijk met haventjes tussen Lisserbroek en Beinsdorp. En met veel groen achter ons huis aan weerskanten van de N207. Een rustig en veilig deel van het dorp waar je met veel plezier, veilig voor je kinderen en met goede buren mag leven. En dan opeens zijn daar 15 jaar geleden!! geruchten van een HOV-lijn en vragen wij als direct omwonenden ons af: Welke idioot tekent er met een dikke viltstift een lijn dwars door Lisse, langs een school met kinderen, langs nieuwbouw met kleine kindertjes, over de ringvaart met nóg een lage brug (beroepsverkeer!!) en dwars over huizen van onschuldige mensen die denken dat ze in een rustig prachtig buitengebied wonen. En wat daarna gebeurt is eigenlijk niet met een pen te beschrijven. Diverse politieke partijen en ambtenaren proberen (vooral in woorden) aan de direct omwonenden te vertellen waarom deze HOV-verbinding zo belangrijk is en dus belangrijker dan alle punten die door betrokken mensen uit Lisse en Lisserbroek worden aangedragen. Snelheid, een schrale winst van 2 a 3 minuten t.o.v. een verbinding over de bestaande N207, versus veiligheid en woongenot. Berekeningen die worden opgevraagd ter onderbouwing, maar niet worden gegeven en ook niet worden bijgesteld naar deze tijd. Onvoldoende onderzoek naar een integrale oplossing van verkeersdrukte van de Lisserbrug, de economische en milieu effecten van een lage brug voor het beroepsverkeer en ook voor omwonenden.	In uw zienswijze benoemd u een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.
13	70	Hoe eenvoudig zou het zijn als er nog een hoge brug naast de bestaande brug op de N207 wordt aangelegd waardoor de HOV-verbinding en de verkeersdrukte wordt aangepakt. Eventueel met nog een hoge brug aan de Zuidkant van Lisserbroek. Dit alles zou een stuk veiliger zijn voor de mensen in Lisse en Lisserbroek, want als er één slachtoffer (lees busongeluk) zou vallen door dit voorkeurstracé t.o.v. van de hierboven geschetste oplossing via de N207 dan zijn alle overwegingen en “alle voordelen” van dit voorkeurstracé niets meer waard! Dan kan en mag de politiek toch niet meer rustig slapen.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
13	71	Als ik over mijn persoonlijke situatie mag spreken dan zijn er zoveel punten te noemen die mij enorm steken in dit 15 jaren plan, waarbij wij als direct omwonenden niet zijn gehoord. We hebben al zoveel omgevingsmanagers langs zien komen die stuk voor stuk eigenlijk niets konden en mochten zeggen. En natuurlijk is er een planschade regeling maar die kan de nadelen op woongenot nooit compenseren. Van een rustige woning in het buitengebied wordt het woning aan een druk kruispunt met bussen, verkeerslichten, auto's voor je huis, inkijk van mensen in auto/op fiets/op boot. Je zou er toch niet aan moeten denken dat er in de toekomst ook op dezelfde manier zoals dit traject verloopt opeens vrij verkeer van auto's is toegestaan. Naast de veiligheid van ons en van onze kinderen is er dan een hele andere veiligheid in het gedrang. Natuurlijk is ons al ruim 10 jaar toegezegd dat vrij verkeer van auto's over de brug niet gaat gebeuren (m.u.v. hulpdiensten), maar net zoals het nu gaat in dit traject zijn het woorden en geen harde toezeggingen naar benadeelden aan de Hillegommerdijk.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
13	72	Er moet voor mij persoonlijk nog steeds terug gekomen worden op compensatie, geen geld, voor het vervallen van parkeerplaatsen en een oplossing voor mijn steiger waar mijn bootje aangemeerd ligt. Ik heb hier zelf oplossingen voor aangedragen, maar die worden weggewuifd en er wordt geen andere oplossing voor aangedragen. U begrijpt dat dit niet zomaar kan, ik zal hier met mijn advocaat tegenin gaan om alles zo lang mogelijk tegen te houden, het liefst om de provincie en gemeente te laten inzien dat er zo niet met mensen wordt omgegaan. Om het plan aan te passen of een passende oplossing te vinden voor de direct getroffenen. Mijn buurman waar het huis van wordt gesloopt zit al 15 jaar gevangen in zijn woning en dan gaat het nu om hoeveel geld hij krijgt. Schandalig is het, die man wil woongenot en een mooi huis ervoor terug. Zo is het ook voor ons, wij willen een oplossing voor iets wat wordt afgepakt door provinciale ambtenaren die het nodig vinden voor een paar minuten tijdwinst te gaan boven veiligheid (lees mensen levens). En dan heb ik het nog niet over emotionele schade, dat kun je ook niet uitdrukken in die mooie staatjes van planschade. Maar die is er wel voor al die bewoners die jaren in een bouwput zullen zitten, die ongewilde tegen bussen en bruggen moeten kijken. Je zou er bijna gek van worden.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage “Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek” (bijlage 1 van de Toelichting). De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen. Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder vergunning kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan. Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Voor een aantal mensen betekent de aanleg van de busverbinding een verandering van de woonomgeving. Een aantal woningen moeten wijken. Bij de belangenafwegin moeten wij het algemeen maatschappelijke belang zwaarder laten wegen dan het individuele belang.
13	73	Zoals aangegeven, kom met beter onderbouwde ideeën naar de bewoners van de Hillegommerdijk te Lisserbroek, dan kunnen we daar in alle redelijkheid over praten. Maar die ambtelijke woorden van ontsluiting voor toekomstige nieuwbouw (er is geen nieuwbouw) en zeker nog geen uitgewerkt plan. Nu is het nog mogelijk om terug te gaan naar de tekentafel en jullie zullen zien wat voor mooie structurele oplossingen er mogelijk zijn en niet die tunnelvisie die er zoveel jaren heerst.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
14	74	Als bewoners van de Hillegommerdijk maken wij ons ernstig zorgen over de wijziging van de verkeerssituatie aan de dijk. Door het extra kruispunt bij de brug waar langzaam verkeer elkaar gaat kruisen verwachten wij problemen als de snelheid op de Hillegommerdijk in de bebouwde kom niet verlaagd wordt naar 30 km ipv 50 (Eigenlijk net als in Beinsdorp is gedaan). Stoplichten zullen helpen maar de extra drukte die wij verwachten betekent ook de noodzaak om snelheidsbeperkende maatregelen te nemen voor de hele dijk en niet een stukje.	Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
15	75	Graag willen wij, als bewoners van de Hillegommerdijk 51, te kennen geven wat onze zienswijze is op de beoogde plannen met een brug over de ringvaart. Daar kunnen we kort over zijn: We vinden het onacceptabel dat er voor dit plan is gekozen gezien er meer humanere oplossingen zijn, maar hier niet voor is gekozen. Daaropvolgend ook nog hoe het plan van de brug verder is uitgewerkt verergerd het geheel nog eens. In deze willen we graag verder duiden waarom wij dit vinden en welke vraagstukken we hebben. Het geheel speelt, als ik het goed heb, vanaf 2010. Sinds die tijd zitten we op de 5e omgevings manager als ik het goed heb. Er wordt in alle artikelen en rapporten gesteld “in goed overleg met de betrokkenen, betrokkenheid, enz”. De wisselingen van carriere-makende omgevings managers toont daadwerkelijk de niet echte betrokkenheid met de bewoners en gedupeerden aan. Laat staan de lengte van het project en de beslissingen die zijn gemaakt tegen de bezwaren van de bewoners in.	Helaas kunnnen wij personele wisselingen op onze projecten, waaronder dit porject, niet voorkomen. Het spijt ons dat u daarvan overlast ervaart. Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij het uiteindelijke besluit.
15	76	We begrijpen dat het OV onderhevig moet zijn aan verbeteringen inzake het nut en milieubehoud voor de bevolking. Dit juichen we ook toe. Let u vooral op de uitdrukking nut! Het plan is mede geschreven op de mogelijke komst van een woonwijk in Lisserbroek en het comfort van de reiziger. In het ideaalbeeld is de woonwijk er vanaf 2040. Dit is als alles volgens plan verloopt. Dat gaat dus nog langer duren met alle factoren waar dergelijke plannen mee te kampen hebben. Tevens is de bezetting van de OV-reizigers gewoonweg veel beperkter geworden sinds corona, zeker met de huidige trend van thuis werken, getuige de keren dat onze kinderen gebruik maken van de OV faciliteiten in de buurt. Dus de telling die er toentertijd is geweest is gewoonweg niet realistisch meer. Resultaat is een heel ingrijpend project bestemd voor lege bussen. Tot zover vwb praktisch nut.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.
15	77	De impact is gigantisch op de buurt en zeker, ook al komen we direct aan de brug te wonen, het grootst voor de bewoners die gedwongen uitgekocht gaan worden. Hoe er met hen is omgegaan en omgaat is gewoonweg inhumaan!	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.
15	78	Zoals vaker in het verleden benoemd is het volstrekt onbegrijpelijk dat er niet is gekozen voor de optie van de N207. Dit is veel minder ingrijpend voor eenieder en geeft geen dermate grote vertraging aan voor de OV lijnen in vergelijking met het huidige plan. Er wordt heel veel geïnvesteerd en geschreven naar de veiligheid van het verkeer in het project (Hier kom ik later op terug). De veiligste optie is simpelweg het plan verschuiven naar het plan van de N207!	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	79	Ook al zijn we niet vanaf het begin dat het project speelt woonachtig in ons schitterende huis in de, voor nu nog, rustige omgeving zou ik graag wel onze persoonlijke noot en bezwaren in deze zienswijze willen geven: Het huis hebben we gekocht om verschillende factoren: - Een fijne en rustige plek aan het water, wat veiligheid bied aan onze kinderen. - Geen overlast of crimineel gevoelige buurt. - Door de ligging en ruimtelijke indeling geen opgesloten gevoel. - Voldoende privacy en mede hierdoor maximaal woongenot. - Schitterend vrij uitzicht over de ringvaart en vanuit ons balkon en tuin naar de achterzijde. - In de toekomst een steiger met eigen bootje. Door de komst van de brug en zeker hoe deze tot onze schrik wordt vorm gegeven, maakt dat er een aantal essentiële factoren weg vallen waarvoor we het huis hebben gekocht. - De steiger met bootje voor de deur kunnen we op onze buik schrijven! - Door de uitzonderlijke verhogingen een opgesloten gevoel. - De privacy valt weg en daarmee ook een groot stuk woongenot. - Het vrije uitzicht gaat nu worden: een hogere brug, een stel dikke palen die uit het water steken en een hek wat vanaf de brug de bocht om draait. - Specifiek naast ons huis is uitnodigend voor hang jeugd en het geheel wordt inbraak-gevoeliger. U ziet dat, mede door bovengenoemde punten met het besloten plan, de impact gigantisch is op de buurt, onze leefomgeving en woongenot specifiek.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op waardevermindering van uw woning en daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is. Hieronder gaan wij verder in op de door u genoemde punten.
15	80	Onze droom van een steiger met bootje voor de deur ontneemt u volledig met dit plan! Er werd aangegeven in de bijeenkomsten dat de brug vergelijkbaar gaat worden met de andere bruggen aan de ringvaart. Die vergelijking zou deze brug en de weg lager moeten zijn en zou er een steiger/ aanleg voor de deur kunnen komen. Dit is dus gewoon gelogen, aangezien de brug en weg hoger gaat worden en er geen steiger gelegd mag worden voor de deur.	Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan. Wij zijn ons er niet van bewust dat wij u op dit onderdeel eerder van onjuiste informatie hebben voorzien. In geen geval hebben wij dat met opzet gedaan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	81	Tevens verdwijnen er parkeerplaatsen voor de deur. Er wordt geschermd met dat het acceptabel is om te parkeren binnen 100m loopafstand. Dit kan niet, aangezien mijn vrouw niet zwaar kan en mag tillen. Dus boodschappen, onze jongste zoon en items kunnen niet meer gedaan worden zonder dat het fysiek schadelijk wordt. We hebben gewoon noodzakelijke parkeerplekken voor onze deur nodig. Daarbij is de telling van de plekken en de geparkeerde auto's (gezien op 2 momenten!?) ook niet toereikend en veel te summier voor de situatie en hiermee niet goed.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. De betreffende tellingen zijn uitgevoerd op 2 februari 2022 tussen 23:00 en 24:00 uur en op 15 maart 2022 tussen 22:30 en 23:30. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat dit onvolledige of onbetrouwbare resulaten heeft opgeleverd en zien dan ook geen aanleiding om het onderzoek over te doen. Uit het onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. In het onderzoek is aangegeven dat van de tien parkeerplaatsen die verdwijnen, vijf horen bij de te slopen woningen. Effectief worden dus vijf parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen.
15	82	Het vrije uitzicht valt gewoon weg door alles wat in het water wordt geplaatst, door de gigantische verhoging van de weg, door de brug met bijbehorende onderdelen voor een zo veilig mogelijk verkeersbeeld en het zicht wat we gaan hebben (oftewel geen zicht!) als we naar het talud gaan kijken wat naast onze woonplek komt te lopen.	De weg ter plaatse van de brug wordt circa 80 cm hoger. Ter plaatse van uw perceel is dat lager. De hoogte van het talud is dusdanig dat u nog steeds in staat bent over het talud heen te kijken.
15	83	De privacy valt weg door alle mogelijke inkijk.. zowel vanuit de weg voor ons huis als de inkijk die gaat komen vanuit de busbaan recht onze tuin in tegenstelling tot de huidige situatie!	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten.
15	84	Door de absurd hogere brug in tegenstelling tot vergelijkbare bruggen en hierbij genoodzaakte verhogingen ontstaat een opgesloten gevoel (meewerkend hierin is de privacy die weg valt) en directe impact op het woongenot.	De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de directe omgeving. Om de nadelige effecten op de omgeving te minimaliseren en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende eisen/randvoorwaarden is in het voorontwerp van de brug onderzoek gedaan naar de meest optimale doorvaarthoogte. Vanwege de belangen van recreatieve scheepvaart en ecologie is uiteindelijk besloten om 1,25 meter t.o.v. MHW aan te houden. In de praktijk betekent dit een doorvaarthoogte van 1,35 meter t.o.v. streefpeil. Bij de aansluiting van de brug op de Hillegommerdijk is deze hoogte nog in te passen. Bij een hogere doorvaarthoogte kan niet meer goed aangesloten worden op de Hillegommerdijk zonder grote impact op de bereikbaarheid van woningen.
15	85	De ruimte die gaat ontstaan tussen het talud en onze woning komt vrij. Dit is een lokplek voor hangjongeren en bijbehorende overlast op geluid, licht, rotzooi en in het ergste geval criminele activiteiten.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	86	De veiligheid gaat sterk achteruit: Mede door voornoemd punt; Een kruising is altijd een bron voor ongelukken. De noodzakelijke snelheid die de bus moet hebben om de brug op te komen vs noodzakelijke remweg. Het overzicht wat weg valt door de verhoging van de weg. Het nu toenemende kruisend verkeer (fietsers/ voetgangers vs bestuurders).	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.
15	87	Er is beloofd/ gezegd dat er alleen elektrische busverkeer en hulpdiensten over de brug mogen (en aan de andere zijde fietsers en voetgangers). Dit valt uiteraard onder het bestemmingsplan wat 10 jaar geldig is en daarna…? Er mag gewoon geen overig gemotoriseerd verkeer in de toekomst over de brug. De brug is dan gewoon te aantrekkelijk om over 10 jaar te bestemmen vanuit de gemeente voor gemotoriseerd verkeer (en alle overlast die erbij komt) en zeker wanneer er een woonwijk wordt gecreëerd. Nu wordt er nog steeds gezegd dat het niet gebeurd, maar hier is geen enkele harde garantie voor. Dus hier wordt de spreekwoordelijke worst voor gehouden.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
15	88	Tevens alle overlast in alle vormen van geluid (zeker op de gevel van onze woning), aanzienlijke vervuiling recht voor onze en andere woningen door wachtend verkeer (en nee… een bordje neerzetten helpt niet tegen dat de mensen daadwerkelijk hun voertuig uitzetten!), alle trillingen die doorkomen naar onze woning, gerichte lichtoverlast door verkeerslichten en belichting voor weg en brug, mogelijke wateroverlast, fundamentele schade aan ons perceel door bouw van het geheel en in de toekomst.	Geluidsoverlast zal beperkt blijven vanwege het rijden van elektrische bussen. Dat is ook zo afgesproken in de concessie. Daarnaast is er bij het opstellen van het PIP onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Het eindontwerp zal voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent geluid, dat zal ook worden toegepast op licht. Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn, aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé-grond.
15	89	De ondenkbaar grote overlast en impact die gaat komen met de bouw van de brug en noodzakelijke aanpassingen. Ik voorzie een gigantische bouwput die jarenlang gaat duren!	De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
15	90	De metingen die jaren geleden zijn gedaan zijn niet meer op deze wijze relevant en/of juist in de huidige situatie. Dus deze zullen opnieuw gedaan moeten worden.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	91	We vragen ons echt af hoe u daadwerkelijk al het voorgaande ziet en hiervoor de JUISTE oplossing en compensatie bied? Het antwoord dat het “later in het plan pas naar voren komt” of “nu nog niet relevant is” kopen we niet meer! Alle beslissingen die nu worden gemaakt hebben directe invloed op verdere inpassing en opbouw van het plan! Het is voor ons en de omwonenden namelijk NU al van belang! Zoals u inmiddels kunt zien zijn er legio punten waarop dit plan kraakt. Wat ook intens stoort is hoe het geheel verloopt. De vele bezwaren van alle bewoners worden niet gelijkwaardig gewogen met de punten die worden ingebracht vanuit de provincie en medespelers. Er wordt veel gezegd en voor gehouden en op het einde worden de plannen gewoon door gedrukt ten koste van de bewoners. Voor vraagstukken doorsturen van het kastje naar de muur is de gehele aanloop ook eerder regel dan uitzondering. Hoe zaken gezegd, beargumenteerd en voorgehouden worden herken ik gewoon 1 op 1 als politiek spel ten koste van de getroffenen. Afsluitend kan ik u dus zeggen dat we absoluut afkeurend staan tegenover het gehele plan, aangezien de impact op de leefomgeving, ons woongenot en de veiligheid gigantisch (onevenredig) groot is. Het zou u, als bestuurlijk orgaan, sieren om de kans te grijpen het plan te heroverwegen en gezien de vele argumenten die al eerder en meerdere malen zijn aangegeven tot inzicht te komen dat een plan rond de N207 een veel betere en humane oplossing is. Graag wachten we op uw antwoord en vertrouwen we erop dat u ons op de hoogte houd van het verdere geheel.	Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij de uiteindelijke beslissing.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
16	92	Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud. Wij zijn tevreden met het tracé van de busbaan voor de HOV verbinding Noordwijk-Schiphol. Het is het resultaat van een lang besluitvormingstraject, waarin ook Vervoerregio Amsterdam nauw heeft samengewerkt met de Provincie Noord-Holland. Om het tracé van de busbaan mogelijk te maken, is het noodzakelijk om in het PIP ook een compensatiegebied voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) op te nemen. De Vervoerregio maakt zich zorgen over het feit dat dit compensatiegebied overlapt met de voorziene wegenstructuur voor de woningbouw rondom Lisserbroek, waarover Vervoerregio, Provincie Noord-Holland en gemeente Haarlemmermeer al een aantal jaren in gesprek zijn. Het NNN-compensatiegebied ligt namelijk deels op het (ambtelijke) voorkeurstracé voor Vervoerregio Amsterdam voor de nieuwe NKT-wegverbinding, aan de noordwestzijde van de Nieuwerkerkertocht. Deze wegverbinding is randvoorwaardelijk voor de ontsluiting van de nieuwe woningbouwgebieden bij Lisserbroek (i.c. Lisserbroek Noord en Binnen Turfspoor). Wij vragen u om het compensatiegebied zo op te nemen dat een integrale inpassing van de NKT-weg niet wordt belemmerd. Daarnaast is ons verzoek dat de nieuwe NNN-status van het compensatiegebied, geen inhoudelijke, procedurele of financiële belemmering vormt ten aanzien van de toekomstige gebiedsontwikkeling en de doorstroomfunctie van de NKT-weg. Wij gaan er vanuit dat u in goed overleg met de gemeente Haarlemmermeer hiertoe de noodzakelijke stappen zult zetten.	We hebben de verschillende opties voor de locatie van het NNN-compensatiegebied uitvoerig besproken met de betrokken partijen. Er zijn geen alternatieven voor een ander compensatiegebied. Wij zijn bekend met het voornemen om een weg aan te leggen langs de Nieuwerkerkertocht. Echter, op dit moment is nog onvoldoende duidelijk wat de exacte ligging van het tracé van de weg is. Hierdoor is het voor ons geen doorslaggevende overweging geweest om de locatie voor NNN-compensatie aan te wijzen op onze eigen gronden. Aangezien het compensatiegebied als stapsteen gaat fungeren voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerkertocht, is het niet mogelijk om een strook vrij te houden voor een eventuele weg waar nog geen zekerheid over bestaat. Op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer hebben wij naar mogelijkheden gekeken, maar komen tot de conclusie dat een wijziging van het NNN-compensatiegebied in het PIP niet opportuun is. Door middel van het Omgevingsplan kan de gemeente het tracé van de Nieuwerkerkertochtweg vaststellen. Wanneer het NNN-compensatiegebied aangetast wordt, zal dat gedeelte weer gecompenseerd moeten worden. Vanwege de onduidelijkheid over de exacte ligging van het tracé kunnen wij hier niet op voorhand al rekening mee houden. Na het vaststellen van het PIP gaan wij niet direct over tot de inrichting van het NNN-compensatiegebied. Dat betekent dat er nog tijd is voor de gemeente om de plannen rond de weg verder uit te werken en met ons te overleggen hoe om te gaan met de NNN-compensatie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
17	93	Uit een publicatie in het Provinciaal blad 2023, 14794, blijkt dat het voornoemde inpassingsplan door u ter inzage is gelegd. Het ontwerp is door ons beoordeeld en geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen. In het plangebied liggen twee aardgastransportleidingen (W-523-17 en W-532-09) Die bij Gasunie in beheer zijn. **Verbeelding** De ligging van de aardgastransportleidingen in het plangebied is niet correct weergegeven in de verbeelding inclusief de bijbehorende belemmeringsstrook. Wij verzoeken u om de aanwezige aardgastransportleidingen in het gehele plangebied te controleren en correct te bestemmen met de bijbehorende belemmeringsstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de aardgastransportleiding. De digitale gegevens kunnen opgevraagd worden bij RO@gasunie.nl om zo de correcte ligging van de aardgastransportleidingen alsnog in het bestemmingsplan op te nemen.	Wij nemen uw verzoek over.
17	94	**Planregels** In dit plan valt de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' samen met enkele andere bestemmingen. Op basis van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak de Raad van State 1 dient een onderlinge rangorde te worden aangegeven. Dit is nu niet het geval. Gezien de veiligheidsaspecten die gelden om een veilige ligging van de gastransportleidingen te waarborgen, verzoeken wij u om een bepaling op te nemen, zodat de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' bij samenvallen met andere bestemmingen voorrang krijgt. In bijlage 1 staat een tekstvoorstel voor het artikel Leiding-Gas. Het gebruik van dit tekstvoorstel heeft wat ons betreft de voorkeur.	Wij nemen uw verzoek over.
17	95	**Plantoelichting** In de nieuwe situatie van het plangebied wordt bovenop de aardgastransportleiding W-532-17 de aanleg van verharding geprojecteerd. Dergelijke initiatieven dienen afgestemd te worden met het tracébeheer van Gasunie. Dit heeft nog niet plaatsgevonden. Wij verzoeken u contact op te nemen met onze tracébeheerder (...) om dit overleg alsnog aan te gaan. **Vervolg** Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.	Wij nemen uw verzoeken over. Het betreffende artikel in de Planregels is aangepast. Daarnaast is de ligging van de kabels in de Verbeelding aangepast. In de Nota van Wijzingen vindt u een overzicht van de wijzgingen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	96	Op 5 december 2023 heeft uw college een ontwerp-provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Lisserbroek en Getsewoud en een m.e.r.-beoordelingsbesluit vastgesteld. Namens de heer (...) en mevrouw (...), beiden woonachtig aan de Hillegommerdijk 48 te Lisserbroek wil ik de volgende zienswijze indienen. **Basisstandpunt ten aanzien van project HOV Noordwijk-Schiphol** Cliënten hechten er waarde aan te benadrukken dat zij niet principieel tegen het project HOV Noordwijk-Schiphol zijn. Zij erkennen het belang van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding voor een goede ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek. Wel stellen zij dat er sprake is van een onvoldragen plan dat slechts in december 2023 in procedure is gebracht om nog onder de vigeur van de (oude) Wro te vallen. Daarnaast stellen zij dat door niet-gemotiveerde ontwerpkeuzes ‘de pijn’ in vergelijking met naburige percelen volledig bij hen wordt neergelegd. Hieronder zullen deze punten nader worden toegelicht.	Wij nemen kennis van het basisstandpunt.
18	97	**Ontwerp** Cliënten zijn woonachtig aan de Hillegommerdijk 48. Het gaat om de percelen kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, sectie F nummer 3842 en 3844, tezamen 2.795 m2.Deze percelen zijn op onderstaande afbeelding rood omlijnd weergegeven. Indien vervolgens wordt gekeken naar het ontwerp, dan valt op dat de noordelijke grens van het ontwerp gelijk loopt met de kadastrale grens. De indruk ontstaat dat de kadastrale grens leidend is geweest voor de ligging van het tracé ter hoogte van Hillegommerdijk 48 en dat er bewust voor is gekozen om de weg volledig op het perceel van cliënten te realiseren en het naburige perceel te ontzien. In de ogen van cliënten zou het meer voor de hand liggen om het ontwerp vanaf de ringdijk rechtdoor te trekken richting de IJtocht. De extra verwervingskosten voor de twee landbouwschuren kunnen worden gedekt vanuit de dure grondkerende constructie die in dat geval achterwege kan blijven. Daarnaast lijken de landbouwschuren in een gebied dat transformeert naar woongebied in de toekomst geen functie meer te hebben. Het gebruik van de schuren als caravanstalling is planologisch niet toegestaan. Daarnaast lijkt het aanpassen van de ligging van het tracé ook voor de ontwikkeling van Lisserbroek-Noord tot een aantrekkelijker ruimtebeslag te leiden. Op onderstaande afbeelding is een en ander illustratief weergegeven. Cliënten verzoeken om het ontwerp op dit punt aan te passen.	Het ontwerp van het tracé is in goed overleg met betrokkenen tot stand gekomen. Uitgangspunt bij de keuze voor een tracé is dat bestaande gebouwen waar mogelijk bespaard blijven. Dat geldt ook voor de door u genoemde schuren. Eveneens is een uitgangspunt dat zo min mogelijk percelen worden geraakt om het tracé te kunnen realiseren.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	98	**Toekomstig meerijden autoverkeer** De gesprekken over de HOV Noordwijk-Schiphol, de locatie van de nieuwe brug en de ligging van het tracé in Lisserbroek lopen al sinds 2011. Vanaf het begin is aangegeven dat de busbaan en de brug alleen voor busverkeer zou worden gebruikt, ook in de toekomst. Op pagina 52 van de toelichting bij het inpassingsplan lijkt de deur toch op een kier te worden gezet voor het (in de toekomst) laten meerijden van autoverkeer: 'In het kader van het geluidsonderzoek zijn, nadat de woningbouwopgave is gerealiseerd, de toekomstige autobewegingen over het tracé niet meegenomen. Dit valt buiten de scope van dit inpassingsplan en wordt meegenomen in het ruimtelijk plan van de gebiedsontwikkelingsopgave Lisserbroek.' Cliënten verzoeken om nogmaals ondubbelzinnig te verklaren dat de busbaan en de nieuwe brug niet zal worden gebruikt voor autoverkeer, anders dan in geval van bijvoorbeeld calamiteiten. Cliënten zijn van mening dat ook niet kan worden volstaan met een verwijzing naar de gemeente Haarlemmermeer c.q. de planvorming van Lisserbroek-Noord. De provincie is immers eigenaar en wegbeheerder van de toekomstige busbaan en heeft in die zin zeggenschap hierover.	In het Voorlopig Ontwerp van de busbaan is rekening gehouden met de mogelijkheid om autoverkeer te laten meerijden, maar uitsluitend binnen het plangebied van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord. Daarbuiten wordt meerijden niet toegestaan. Dat betekent dat de brug over de Ringvaart en de busbaan tussen de woningbouw in Lisserbroek en de brug, alleen bestemd blijft voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten. Het meerijden van autoverkeer binnen het plangebied Lisserbroek-Noord wordt door middel van het Omgevingsplan van het plangebied mogelijk gemaakt door de gemeente Haarlemmermeer. Dat doen zij in overleg met ons als wegbeheerder van de busbaan. Voor wat betreft de brug geldt dat de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat deze uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
18	99	**Parkeren** Als gevolg van de realisatie van de brug en busbaan gaan naar verwachting tien parkeerplaatsen verloren. Slechts zes van deze tien parkeerplaatsen kunnen worden toegerekend aan de te amoveren woningen. Per saldo zal er dus sprake zijn van een toename van de parkeerdruk. In de toelichting wordt de suggestie gedaan dat mogelijk gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein aan de Narcissenstraat, door een doorgang te maken. Cliënten merken op dat het creëren van een dergelijke doorgang zowel planologisch als qua grondeigendommen niet mogelijk is. De eigenaar van de grond heeft cliënten reeds aangegeven hieraan geen medewerking te verlenen.	Wij nemen kennis van uw reactie. De verbinding tussen de dijk en de parkeerplaats is niet voorzien in zowel het ontwerp als in het PIP.
18	100	**Uitrit Hillegommerdijk 46 en 48** De woningen aan de Hillegommerdijk 46 en 48 zijn via een ca. 110 m lange toegangsweg op de ringdijk ontsloten. De VRI is in de toekomstige situatie op ca. 25-30 m afstand van de uitrit van de toegangsweg gelegen. Cliënten vrezen verkeersonveilige situaties en hinder bij het in- en uitrijden van de toegangsweg, bijvoorbeeld doordat opgestelde auto's de toegang blokkeren. Cliënten verzoeken om hier bij de nadere uitwerking van het definitief ontwerp c.q. uitvoeringsontwerp rekening mee te houden.	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Het voorkomen van het blokkeren van de uitrit nemen we mee in het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	101	**Persoonlijke situatie** Tot slot wil ik nogmaals aandacht vragen voor de persoonlijke situatie van de heer (...) en mevrouw (...). De heer (...) woont reeds 84 jaar op deze locatie en mevrouw (...) inmiddels zo'n 50 jaar. Zij verkeren al 12 jaar in onzekerheid over de komst van de busbaan en of zij hier wel of niet kunnen blijven wonen. Al in 2010 hebben zij met het oog op de toekomst en de groter wordende zorgbehoefte plannen gemaakt voor de realisatie van een aanleunwoning c.q. tweede woning op het perceel. Tijdens een gesprek met de gemeente Haarlemmermeer in 2011 over de realisatie van deze woning kregen zij te horen dat de gemeente hier in beginsel positief tegenover stond, maar dat de locatie voor deze nieuwe woning binnen het zoekgebied van de HOV-verbinding lag. Tot op heden staan hun plannen nog altijd in de wacht en komt daarmee de zorg voor de heer (...) voor een onnodig groot deel op de schouders van mevrouw (...). Ik verzoek u met klem om zo snel mogelijk met de cliënten in contact te treden teneinde hier een oplossing voor te vinden. **Tot slot** Als u naar aanleiding van deze zienswijze nog vragen heeft, dan kunt u met mij contact opnemen via (...).	Met het vaststellen van het PIP wordt duidelijkheid geboden over het plan. Na het onherroepelijk worden van het PIP worden de voorbereidingen gestart om het project te realiseren. Dan is voor ons ook de weg vrij om met uw clienten in overleg te gaan over de aankoop van de grond die benodigd is voor de aanleg van de busbaan. In september 2023 hebben wij met u gesproken over de eventuele realisatie van een extra woning op de overblijvende grond. Het klopt dat de provincie daar in beginsel niet negatief tegenover staat. Echter, het is aan de gemeente om dat ruimtelijk mogelijk te maken.
19	102	Met het ter visie leggen van uw ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud is een belangrijke stap gezet voor de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Deze bovenregionale vervoersverbinding moet de bereikbaarheid van de Bollenstreek verbeteren. De HOV-verbinding draagt tevens bij aan de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden in Haarlemmermeer. Ons gezamenlijk streven is om een zo goed mogelijk functionerende HOVverbinding te realiseren en in dat kader de verbinding zo goed mogelijk in te passen en te anticiperen op mitigerende maatregelen. Met deze zienswijze geven wij u onze aandachtspunten mee.	Wij danken u voor uw zienswijze.
19	103	**Zorgvuldigheid en integraliteit** De beoogde HOV-verbinding heeft een groot effect op de bewoners aan de Hillegommerdijk en het gebied erachter. Zo zal een aantal woningen moeten wijken voor de aanleg van de verbinding. Ook doorsnijdt het tracé diverse agrarische percelen en natuurgebieden. Tegelijkertijd heeft de gebiedsontwikkeling Lisserbroek - met woningen, groen, infrastructuur en voorzieningen - belang bij zorgvuldige planvorming en tijdige realisatie van deze verbinding. Wij vertrouwen erop dat u op zorgvuldige wijze blijft omgaan met de belangen van bestaande bewoners, ondernemers en voorzieningen in het gebied en dat u zorgdraagt voor de integraliteit van alle ontwikkelingen in en om Lisserbroek.	Uiteraard gaan wij zorgvuldig om met de belangen van bewoners, ondernemers en voorzieningendie in de omgeving. Daarnaast houden we rekening met de ontwikkelingen in en om Lisserbroek.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	104	**Toegangsweg en parkeerplaats ijs- en skeelerclub** In uw plan is een nieuwe toegangsweg en parkeerplaats naar de beoogde nieuwe locatie voor het clubgebouw voor de ijs- en skeelerclub Lisserbroek opgenomen. Dit is tevens de toegang naar de locatie voor toekomstige kleinschalige woningbouwontwikkeling . De locatie van de toegangsweg en parkeerplaats zijn gesitueerd op grond van derden. Wij hechten groot belang aan een goede inpassing, omvang en vormgeving van de parkeerplaatsen voor de ijs- en skeelerclub, in samenhang met het nieuwe clubgebouw en de toekomstige kleinschalige woningbouwontwikkeling rond deze locatie. De ijs- en skeelerclub wil de omvang van het parkeerterrein behouden. Onze zorg is dat de situering van de parkeerplaats in het PIP onvoldoende is afgestemd met de club en dat de parkeerplaats op een onlogische plek zal liggen indien grondcompensatie niet zal lukken. Wij vragen u om voor vaststelling van de PIP de locatie van de parkeerplaatsen en toegangsweg met deze partijen af te stemmen.	Het tracé van de ontsluitingsweg en de locatie van het parkeerterrein is gekozen zodat bestaande gebouwen niet gesloopt hoeven te worden. De locatie van de parkeerplaatsen stemmen we af met betrokkenen. Daarnaast vindt er overleg plaats met de grondeigenaren en u als gemeente over de kleinschalige woningbouwontwikkeling. De plannen rondom de woningbou vragen een andere ligging van het tracé waarbij bebouwing verloren gaat. Zolang nog geen overeenstemming is bereikt houden we in het PIP rekening met een tracé waarbij bestaande bebouwing gespaard blijft. Voor het bereiken van die overeenstemming bent u als gemeente aan zet. Het PIP maakt geen enkele inrichting c.q. uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk. Als provincie staan wij open voor elke oplossingsrichting. Hetzelfde geldt voor de door u genoemde kleinschalige woningbouwontwikkeling. Voor wat betreft de IJs- en Skeelerclub vragen we u om zo snel mogelijk met de betreffende grondeigenaar om tafel te gaan en te kijken welke mogelijkheden er zijn om grond ten behoeve van de IJs- en Skeelerclub aan te kopen. We doelen daarmee op de inspanningsverplichting die we met u hebben afgesproken (zie: art. 7 lid 5 en lid 9, HOV- Corridor Noordwijk-Schiphol: Realisatieovereenkomst brug over de Ringvaart, 14 juli 2022). Vervolgens bent u ook aan zet om de gewenste uitbreiding van de IJs- en Skeelerclub aan de noordzijde ruimtelijk mogelijk te maken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	105	**Beeldkwaliteitsplan** Het concept Beeldkwaliteitsplan (BKP) voor de brug en de HOV-baan is door de gemeente en door de Commissie Omgevingskwaliteit (voorheen Welstand) beoordeeld. Tot op heden heeft u deze reacties niet verwerkt in het BKP, waardoor er nog geen advies van de Commissie Omgevingskwaliteit is en het definitieve BKP niet ter vaststelling voorgelegd kan worden aan onze gemeenteraad. Dit betekent dat er niet getoetst kan worden op de specifieke kwalitatieve elementen in het plan, zoals de uitstraling van de brug over de ringvaart en de diverse kunstwerken in het gebied die voor de HOV-baan nodig zijn, zoals de damwanden en duikers. Ook is nog onduidelijk welke ontwerpkeuzes voor de verschillende kruispunten met de polderlinten gemaakt worden en wat de landschappelijke inpassing van het tracé in relatie tot de polderstructuren wordt. Ook voorzien wij nog wijzigingen aan de diverse kunstwerken, onder andere vanwege de mitigatie- en compensatiemaatregelen die voortvloeien uit de Natuurtoets en de benodigde ontheffing. Zo mag er bijvoorbeeld geen sprake zijn van een barrièrewerking (fysiek dan wel qua verlichting) voor de vliegroute van de meervleermuis. Wij vragen u om onze reacties te verwerken in het Beeldkwaliteitsplan zodat we het aangepaste Beeldkwaliteitsplan met een positief advies vóór de start van de aanbestedingsprocedure voor de aanleg van de HOV-baan kunnen voorleggen aan onze raad.	Wij nemen uw verzoek over.
19	106	**Doorfietspad langs IJweg** Het ontwerp PIP houdt onvoldoende rekening met een duurzame en veilige inpassing van het doorfiets pad bij bestaande infrastructuur, te weten het verbreden van het bestaande fietspad langs de IJweg tot doorfietspad. Er wordt onder andere niet voldaan aan onze Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR), het klimaatadaptatiebeleid en het inspiratiedocument ten aanzien van de Polderlinten van Haarlemmermeer, in ieder geval in hoofdlijn op de punten: een voetpad naast het doorfietspad, een verkeersveilige uitrit bij Frigo en 40% beschaduwing langs het doorfietspad. Aangezien wij beheerder zijn van deze weg en het fietspad is dit van groot belang voor ons. In het PIP wordt het bestaande fietspad langs de IJweg naar 4 meter verbreed tot doorfietspad door de berm tussen de weg en het fietspad te versmallen. Wij vragen u om in de verbeelding bij de IJweg langs het bestaande fietspad een breedte op te nemen voor de aanleg van een voetpad van 1,5 meter breed en om in de definitieve PIP in te gaan op een duurzame en veilige inpassing van het doorfietspad.	Wij nemen uw verzoek niet over. Het Voorlopig Ontwerp van de busbaan en doorfietspad is mede in overleg met u tot stand gekomen en vastgesteld in de stuurgroep op 26 oktober 2022. Om de doorfietsroute te kunnen realiseren is een verbreding van het bestaande fietspad naar vier meter voorzien. Gelet op de bestaande beschikbare ruimte is dat inpasbaar: dit past binnen de grenzen van het bestaande bestemmingsplan en de eigendomsgrenzen. In de huidige situatie is er geen voetpad aanwezig. Wij zien de toevoeging van het voetpad als wens in relatie tot de woningbouwontwikkeling. U kunt als gemeente zelf de ruimte voor een voetpad opnemen in het Omgevingsplan voor de woningbouwontwikkeling.
19	107	**Ontsluiting Lisserbroek Noord** Wij vragen u om in overleg te treden met de ontwikkelaar van Lisserbroek Noord om de ontsluiting af te stemmen om wijzigingen in de integrale ontsluitingsstructuur in een (te) laat ontwerpstadium te voorkomen. Een integrale inpassing scheelt in kosten en tijd.	Gedurende het proces zijn wij voortdurend in overleg met de projectontwikkelaar(s). Voorop staat dat een goede ontsluiting van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord vooral ook een verantwoordeijkheid van de gemeente is. Het PIP maakt geen enkele variant die daarop betrekking heeft onmogelijk.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	108	**Compensatie bestaand NNN-gebied en NNN-verbinding** We hebben met elkaar een gezamenlijke opgave die een integrale samenwerking vergt op diverse onderdelen binnen de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. De inpassing van de HOV, een robuuste gebiedsontsluitingstructuur die aansluiting moet vinden op het provinciale wegennet, de NNN-verbinding als provinciale beleidsopgave en de gedragen wens tot een groene invulling van het gebied tussen de Nieuwerkerkertocht, N207 en de IJweg maken daarvan onderdeel uit waar we mede als overheden en u ook als grondeigenaar een samenwerkingsopgave hebben liggen. Door de doorsnijding van bestaand NNN-gebied door de HOV-baan ligt een compensatieopgave voor. Deze wordt door u voorzien in een vlak aan de Nieuwerkerkertocht, waarmee invulling wordt gegeven aan een benodigde stapsteen voor de NNN-verbinding. Nu de uitwerking geborgd is in de regels voorzien wij dat dit voor de planfase volstaat. Wel vragen wij u rekening te houden met een mogelijk tracé voor de weg langs de Nieuwerkerkertocht. Deze weg is nodig voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Het tracé aan de westkant is opgenomen in de door onze raad vastgestelde Gebiedskaart Lisserbroek 2040 {2018). Zoals het compensatievlak nu is opgenomen, zal op basis van het uitgangspunt uit de gebiedskaart hiermee een conflict ontstaan. Wij vragen u om het compensatievlak zo op te nemen dat het een integrale inpassing niet in de weg staat en vanuit deze nieuwe status als NNN-gebied, geen inhoudelijke, procedurele of financiële belemmering vormt ten aanzien van de toekomstige gebiedsontwikkeling. We zien graag een oplossing zonder dat in de toekomst het NNN-oppervlak weer gecompenseerd moet worden, een nieuwe procedure voor herbegrenzing noodzakelijk is of dat hierdoor belemmeringen worden gecreëerd door bijvoorbeeld de aantasting van deze nieuw geplande natuurwaarden. Wij zien graag voor vaststelling van het PIP een passende oplossing.	De locatie van het NNN-compensatiegebied is in goed overleg met de betrokken partijen, waaronder de gemeente en Vervoerregio, gekozen. Er is een aantal locaties bekeken, waarvan de nu gekozen locatie de meest haalbare locatie is. Wij zijn bekend met het voornemen om een weg aan te leggen langs de Nieuwerkerkertocht. Echter, op dit moment is nog onvoldoende duidelijk wat de exacte ligging van het tracé van de weg is. Hierdoor is het voor ons geen doorslaggevende overweging geweest om de locatie voor NNN-compensatie aan te wijzen. Aangezien het compensatiegebied als stapsteen gaat fungeren voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerkertocht, is het niet mogelijk om een strook vrij te houden voor een eventuele weg waar nog geen zekerheid over bestaat. Op verzoek van u hebben wij naar mogelijkheden gekeken, maar komen tot de conclusie dat een wijziging van het NNN-compensatiegebied in het PIP niet opportuun is. Door middel van het Omgevingsplan kunt u als gemeente het tracé van de Nieuwerkerkertochtweg vaststellen. Wanneer het NNN-compensatiegebied aangetast wordt, zal dat gedeelte weer gecompenseerd moeten worden. Vanwege de onduidelijkheid over de exacte ligging van het tracé kunnen wij hier niet op voorhand al rekening mee houden. Na het vaststellen van het PIP gaan wij niet direct over tot de inrichting van het NNN-compensatiegebied. Dat betekent dat er nog tijd is voor u om de plannen rond de weg verder uit te werken en met ons te overleggen hoe om te gaan met de NNN-compensatie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	109	**Recreatievaart en doorvaarthoogte** Het ontwerp PIP gaat niet in op de rol die de Ringvaart speelt bij verschillende vormen van recreatievaart. Voor de nieuwe brug over de Ringvaart vragen wij u rekening te houden met ons vastgestelde beleidskader Toerisme, evenementen en promotie Haarlemmermeer 2020-2025 (2020). Hierin staat dat wij voor nieuwe bruggen over de Ringvaart een minimale doorvaarthoogte van 1,50 meter hanteren. In de regels van het ontwerp PIP staat in de begripsbepalingen (artikel 1.17) een minimale vrije vaarhoogte (van 1,25 meter). Deze eis komt niet terug in de bouwregels, zodat deze minimale vaarhoogte daarmee een loos begrip is. Wij vragen of u een minimale vaarhoogte van 1,50 meter wilt hanteren. Wij vragen u de minimale vaarhoogte in ieder geval op de juiste wijze te verankeren in de regels (artikel 5.2).	De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de directe omgeving. Om de nadelige effecten op de omgeving te minimaliseren en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende eisen/randvoorwaarden is in het voorontwerp van de brug onderzoek gedaan naar de meest optimale doorvaarthoogte. Vanwege de belangen van recreatieve scheepvaart en ecologie is uiteindelijk besloten om 1,25 meter t.o.v. MHW aan te houden. In de praktijk betekent dit een doorvaarthoogte van 1,35 meter t.o.v. streefpeil. Bij de aansluiting van de brug op de Hillegommerdijk is deze hoogte nog in te passen. Bij een hogere doorvaarthoogte kan niet meer goed aangesloten worden op de Hillegommerdijk zonder grote impact op de bereikbaarheid van woningen. In het PIP is een passage opgenomen om dit te verduidelijken. In de Nota van Wijzigingen vindt u een overzicht van de wijzgingen.
19	110	**Aandachtspunten vervolgfase** De uitwerking van het ontwerp en het beeldkwaliteitsplan gaat nog plaats vinden in lijn met het PIP. Dat is op dit moment nog niet het geval. Voor deze vervolgfase geven wij u een aantal aandachts- en vraagpunten mee op het vlak van inpassing, ecologie, kunstwerken en geluid. *Landschappelijke inpassing* Ons is niet duidelijk of en hoe de busbaan landschappelijk wordt ingepast en of hiervoor voldoende ruimte is/wordt gereserveerd in het profiel. In paragraaf 4.3.1 van de toelichting wordt het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam beschreven. Onder punt 4 staat "Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit". In de beschouwing noch in de conclusie wordt hierop ingegaan. In paragraaf 5.10 van de toelichting worden het ensemblegebied Haarlemmermeer en de provinciale kernwaarden beschreven. Gesteld wordt dat de kernwaarden niet worden aangetast. Een onderbouwing van deze stelling ontbreekt echter. Wij constateren dat ook in de rest van de toelichting er niet tot nauwelijks aandacht voor landschappelijke inpassing is. In het PIP zelf ontbreekt een borging van landschappelijke inpassing. Een goede landschappelijke inpassing is zowel van belang in het toekomstige woongebied als in het bestaande en toekomstige groengebied. Wij vragen u het PIP en het Beeldkwaliteitsplan hierop aan te vullen. Ook kan dit effect hebben op de begrenzing van het definitieve PIP.	Landschappelijke inpassing is een belangrijk thema in het Beeldkwaliteitsplan. Zoals aangegeven wordt het Beeldkwaliteitsplan aangescherpt en aan uw raad voorgelegd ter besluitvorming. Daarmee is en wordt landschappelijke inpassing van de HOV-verbinding geborgd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	111	*Ecologie* De oorspronkelijke bevindingen uit de Natuurtoets (bijlage 6 bij het PIP) ten aanzien van de meervleermuis (vliegroute over de Ringvaart) en kleine marterachtigen (aantasting leefgebied) zijn ongewijzigd. Deze bevindingen geven aanleiding tot compensatie- en mitigatiemaatregelen in het ontwerp, zoals een fauna passage, geleidingsstructuren en geschikte verlichting van kunstwerken. Deze voorzieningen zijn nog niet opgenomen in het voorliggende VO, maar worden aldus de toelichting (p. 73) verwerkt in het definitief ontwerp. Dit volstaat voor de planfase. Wij zullen het DO hier te zijner tijd op beoordelen in relatie tot het Beeldkwaliteitsplan.	Wij nemen kennis van uw reactie.
19	112	*Kunstwerken* Hoewel een aanpassing van de kunstwerken mogelijk is binnen de in het planontwerp opgenomen bestemmingen, liggen de tekeningen van het VO nu toch ook al voor. In het VO zijn al elementen toegevoegd; tekening 0035 (IJtocht) en tekening 0037 en 0038 (duikers met een doorsnede van 1 meter). Onze verwachting is dat deze elementen niet geschikt zijn (te maken) als ecopassage. Wij wijzen u op dit punt, ook gezien de samenhang met de uitwerking van de kunstwerken in het Beeldkwaliteitsplan en de inpassing van het tracé in relatie tot de definitieve situatie.	Wij nemen kennis van uw reactie.
19	113	*Geluid* In het geluidrapport dat bij het ontwerp PIP is gevoegd, staat dat bij de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de brug goed gelet moet worden op de geluiduitstraling. In het rapport staan ook suggesties hiervoor. Wij vragen om blijvende aandacht hiervoor zodat geluiduitstraling tot een minimum wordt beperkt en er geen negatieve geluidseffecten ontstaan bij omliggende woningen. Wij vertrouwen erop dat u onze zienswijze betrekt bij uw besluitvorming op een wijze die recht doet aan onze gemeenschappelijke belangen en zetten graag de integrale samenwerking in het gebied voort.	Bij het verder uitwerken van het ontwerp van de brug wordt er ingezet op het zoveel mogelijk voorkomen van geluidhinder. Het eindontwerp zal voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent geluid.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	114	Wij wonen sinds 2006 in ons oude huis van begin 1900 aan de Hillegommerdijk 61, wanneer wij geconfronteerd werden met de plannen voor een busbaan met brug voor onze deur wisten we niet wat we hoorden. Hier een brug met busbaan terwijl het al zo druk en gevaarlijk is op de dijk? Hoe moet dat met ons uitzicht? Geluidsoverlast van stilstaand, optrekkend en afremmend verkeer? Onze woning wat niet is onderheid! Het bootje en auto voor de deur, en waarom dan hier een busbaan? De noodzaak van een goede HOV-verbinding is begrijpelijk en hier zijn wij in basis niet op tegen. Echter baart het mij en vele mede buren op de dijk grootte zorgen dat er een busbaan gepland staat voor onze deur, hoe er met ons is omgegaan in de ruim 12 jaar en waarom er juist hier voor dit voorkeurstracé is gekozen zonder dat daar een goede onderbouwing voor gegeven wordt. Als we kijken naar de huidige situatie met alle mogelijke uitbreiding (nieuwbouw) van ons dorp waarbij een extra ontsluiting nodig zal zijn om de huidige Lisserbrug te ontlasten rijst bij mij de vraag of uw plan nog realistisch is. Dit brengt mij ook op het volgende punt welke garantie hebben wij dat er niet alsnog toekomstig vrij autoverkeer over de te realiseren HOV brug gaan rijden? Er is in woorden gezegd dat dit niet de bedoeling is? Het voorkeurstracé zoals deze nu wordt voorgesteld doorkruist een drukke woonwijk, dijk, schoolgebied en belangrijke vaarweg wat al enorme uitdagingen met zich mee zal brengen om hier een veilig leefgebied van te maken, laat staan dat daar dus ook nog eens duizenden vrij autoverkeer bijkomen op een dag. Er wordt vastgehouden aan de tijdswinst van enkele minuten en bediening van toekomstige uitbreiding van Lisserbroek, terwijl de ruimte en inpassing naast de N207 voor nu de oplossing zou kunnen zijn. Zorg eerst dat er volledige afstemming met partijen is over integrale infrastructurele aanpak van zowel de toekomstige HOV als extra ontsluiting voor het vrije autoverkeer. In plaats van wellicht mogelijk meerdere onderbrekingen (knelpunten) en peperdure bruggen te realiseren. Wij staan dan ook afwijzend tegen uw plan dat de busbaan bij onze woning gerealiseerd wordt.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen. Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	115	Ons vrije uitzicht vermindert hierdoor behoorlijk.	De afstand tussen uw woning en de nieuwe brug is dusdanig dat een grote mate van vrij uitzicht overblijft. Wel kunnen ter hoogte van uw woning afmeerpalen in de Ringvaart komen. De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over. Voor de volledigheid wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op een eventuele waardevermindering van uw woning. Daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.
20	116	Overlast van uitlaatgassen en geluid als gevolg van gemotoriseerd verkeer.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de Toelichting op het Ontwerp-PIP (Onderzoek luchtkwaliteit, en Geluidsonderzoek). Uit het onderzoek blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden.
20	117	Het huidige plan van de lengte van de 30 km zone is te kort en zal juist meer overlast geven doordat wij meer hinder van optrekkend en afremmend verkeer zullen hebben. (oplossing: vanaf de bebouwde kom waar men Lisserbroek in rijdt gezien vanuit Beinsdorp al 30 km zone maken) overigens wel positief dat hier over nagedacht wordt!	Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
20	118	Inschijnend licht van het verkeer in onze woning op het gedeelte waar wij zitten doordat het wegvak ter hoogte van de brug weer terug met bochten naar het bestaande wegvak op de dijk zal gaan.	De verwachting is dat inschijnend licht beperkt zal zijn. Verdraaiing van de wegas is beperkt waardoor ook de verdraaiing van verlichting van voertuigen beperkt zal zijn.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	119	Extra parkeerdruk omdat onze buren welke de auto niet meer voor hun eigen deur kunnen neerzetten en dit dus zal opschuiven.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage “Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek” (bijlage 1 van de Toelichting). De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.
20	120	Belemmering voor het scheepvaartverkeer met alle risico’s in ons leefgebied.	Het klopt dat de brug een extra belemmering vormt voor de scheepvaart. Om te bepalen of dit acceptabel is, hebben we daar onderzoek naar gedaan. Uitgaande van 12 bussen per uur, is er per uur ongeveer 20 minuten beschikbaar voor brugopeningen. Dit is voldoende voor de beroepsvaart. Voor recreatievaart kan in uitzonderlijke situaties een wachtrij ontstaan voor de brug .
20	121	Stilstaand verkeer met stoplichten, wat meer inkijk geeft in onze woning.	In theorie is het mogelijk dat een wachtrij voor de verkeerlichten rijkt tot aan uw woning. We achten het echter niet waarschijnlijk dat dit veelvuldig gaat voorkomen omdat sprake is van kortstondige oponthoud.
20	122	Schade als gevolg van de aanleg of aanvoer van de bouwmaterialen, de woning is niet onderheid! En uiteraard de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden die wij zullen ondervinden.	De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent. Ook is het mogelijk dat er schade ontstaat aan uw woning. In dat geval is het aan de aannemer om aan te tonen dat deze schade niet door zijn werkzaamheden is veroorzaakt. Kan hij dat niet, dan is hij daarvoor veantwoordelijk. In de praktijk worden om deze reden veelal vooropnames gemaakt waarmee de staat van onderhoud voorafgaand aan de werkzaamheden wordt vastgelegd. Uiteraard gebeurt dat in nauw overleg de betrokken woningeigenaren.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	123	De veiligheid van onze kinderen doordat er een knelpunt ontstaat bij onze woning.	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.
20	124	Alle onrust en onzekerheden welke dit heeft gegeven aan ons als bewoners in de afgelopen jaren.	Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Met het vaststellen van het PIP wordt duidelijkheid geboden over het plan. Na het onherroepelijk worden van het PIP worden de voorbereidingen gestart om het project te realiseren. Wij beogen daarmee een stuk onzekerheid weg te nemen.
20	125	De impact van het verdwijnen van drie woningen evenals het verdwijnen van het asfalt terrein bij de ijsbaan waar onze kinderen als enige plek wat kunnen spelen dichtbij onze woning aan de dijk.	Wij nemen kennis van uw standpunt en begrijpen dat dit jammer is. Het is helaas onmogelijk om keuzes te maken waarbij geen enkel belang wordt getroffen.
20	126	Onzekerheid van toekomstig vrij autoverkeer over de brug met alle uiterst nadelige en gevaarlijke gevolgen van dien.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst over de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
20	127	Dit alles opgesomd heef grote gevolgen en impact op onze leefomgeving, we kunnen dan ook niet begrijpen dat er voor dit traject destijds gekozen is en jullie hier op doorborduren terwijl veel achterhaald lijkt te zijn. Hopelijk komt u tot inzicht dat dit niet de juiste weg is die ingeslagen is, onveilig en de impact is te groot!	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigd op een aantal aspecten. Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij de uiteindelijke beslissing.
21	128	Ref: Capaciteit parkeerterrein Narcissenstraat Figuur 5-3 Wij maken ten stelligste bezwaar tegen eventuele toegang over ons pand (kadaster 2619) voor toegang tot parkeerterrein Narcissenstraat. Onze privacy en veiligheid zullen worden verstoord. Elke toegangsroute zal de natuur in dit gebied verstoren, waaronder de bewoning van egels en vleermuizen, maar ook een broedplaats voor veel vogels. Zoals u eerder heeft aangegeven, is toegang tot parkeren niet noodzakelijk. Momenteel hebben de woningen 37 t/m 44 via hun achtertuin al directe toegang tot deze parkeerplaatsen.	Wij nemen kennis van uw reactie. De verbinding tussen de dijk en de parkeerplaats is niet voorzien in zowel het ontwerp als in het PIP.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	129	Namens BPD Ontwikkeling B.V. dien ik hierbij een zienswijze in tegen het ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Lisserbroek, Getsewoud en een m.e.r.-beoordelingsbesluit, welke stukken thans ter inzage liggen. BPD is als gebiedsontwikkelaar betrokken bij de ontwikkeling van de het gebied gelegen in het onderhavige ontwerpplan en als zodaning wil zij graag de volgende punten onder uw aandacht brengen. **1. HOV-Baan langs de N207** Parallel langs deze baan kan een verbindingsweg nodig zijn t.b.v. de gebiedsontwikkelingen rond Lisserbroek. Deze loopt dan vanaf de IJweg naar het kruispunt N207 ter hoogte van de P+R Getsewoud. Op dit kruispunt sluit de nieuwe HOV ook aan. Met de provincie zijn gesprekken gevoerd en tekeningen overlegd om beide wegen samen te laten gaan. De PIP tekeningen voorzien hier echter nog niet in het profiel van de PIP doorkruist de beoogde ligging van de verbindingsweg. Kan de provincie de voornoemde verbindingsweg mogelijk maken door het profiel (ligging watergang en fietspad) hierop aan te passen dan wel anderzins?	Het PIP voorziet in de mogelijke aanleg van de HOV-baan en niet in de onstluiting van de toekomstige woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord. Echter, het PIP maakt de onsluiting van deze woningbouwlocatie niet onmogelijk, zelfs als daar een wijziging van een door middel van het PIP vastgelegde bestemming nodig is.
22	130	**2. Bestemmingswijziging t.b.v. gebiedsontwikkeling** In het vorige punt is een mogelijke aanpassing t.b.v. de beoogde de verbindingsweg nodig en wellicht zijn er andere aanpassingen nodig t.b.v. de gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord. Binnen de beoogde gebiedsontwikkeling van Lisserbroek-Noord wordt meegereden met de HOV baan. De daarvoor noodzakelijke bestemming is niet opgenomen in deze PIP. Ons verzoek is dat er een besluit wordt genomen dat er een mogelijkheid wordt opgenomen in het PIP dat er binnen 10 jaar een omgevingsplanwijziging mag plaatsvinden ter plaatse van het PIP.	Het PIP ziet enkel op het realiseren van een HOV-verbinding. Het is aan de gemeente Haarlemmermeer om toekomstige woningbouw en de ontsluiting daarvan planologisch te regelen. In artikel 16 van de planregels van het PIP heeft de gemeenteraad de bevoegdheid gekregen hierover te kunnen besluiten.
22	131	**3. Kruising HOV met de IJweg** De verbindingsweg t.b.v. de gebiedsontwikkelingen rond Lisserbroek dient meegenomen te worden bij het ontwerp van dit kruispunt. Kan de provincie hier ruimte aan geven, zowel fysiek, als ruimte voor afstemming in de uitwerkingsfase?	Wij verwijzen u naar onze reactie op uw eerste punt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	132	**4. Hoogteligging HOV** De HOV loopt door de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek-Noord. In het ontwerp van de HOV-baan is de hoogteligging van de wegas NAP -3,8 m. Ten opzichte van de wijkwegen van Lisserbroek-Noord (NAP 4,5 m) ligt de HOV -baan 0,7 m hoger. Dit hoogteverschil dient te worden overbrugd door een talud. Uitgangspunt is dat de busbaan afwatert in de berm. Qua inpassing leidt dit tot de volgende mogelijke knelpunten: 1. Dit verschil in hoogteligging kan tot knelpuntne leiden rondom de HOV-baan met de wijkwegen, in reltaie tot de hoogteligging van o.a. omliggende wegen en uitgeefbaar terrein. De HOV-baan ligt hoger (circa 0,7 m). Bij een talud van 1:3 is er circa 2,1 m aan talud nodig. Reken daarbij een vlakstand van 1,0 m (zowel bij de HOV-baan als de wijkweg) dan is een minimaal ruimtebeslag van 4,1 m benodigd tussen kant HOV-baan en kant wijkweg. Dit is veelal niet het geval in het huidige ontwerp. Dit kan ook leiden tot aanpassing van de wijkwegen (dus ook verkavelingsplan Lisserbroek-Noord). 2. Het verschil in hoogteligging leidit tot knelpunten in de afwatering van de HOV-baan en wijkwegen naar bermen. In het ontwerp van de HOV-baan wordt uitgegaan van een afwatering van het fietspad naar de zijkant van het profiel, en niet naar de middenberm. Hierdoor stroomt toekomstig water van het fietspad in de richting van wijkwegen en uitgeefbaar terrein. Er wordt geadviseerd de fietspaden te laten afwateren naar de middenberm binnen het profiel van de HOV-baan. 3. De berm direct langszij de HOV-baan is soms <5 meter breed in het ontwerp van Lisserbroek-Noord. De berm is te smal waardoor er onvoldoende infiltratiecapaciteit is ter hoogte van de berm. En derhalve afstromend regenwater van de HOV-baan leidt tot wateroverlast op de wijkwegen. 4. Veelal zijn bomen ingetekend op de taluds tussen de HOV-baan en de wijkwegen. Dit leidt mogelijk tot knelpunten i.v.m. onder andere het groenbeheer. In principe kan de HOV-baan lager te komen liggen. Ons verzoek is om een betere aansluiting te kiezen bij de toekomstige weghoogte van wijkweg Lisserbroek-Noord.	In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp kan de hoogteligging van de busbaan wijzigen. Wij zullen dit in overleg met u doen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	133	**5. Aansluiting op het plan/detailafwatering** Het ontwerp van de HOV-baan is vergeleken met de opzet van het watersysteem van Lisserbroek-Noord. De volgende opmerkingen zijn er: 1. In principe zijn alle duikers in het ontwerp van de HOV-baan op de juiste plek ingetekend. 2. Alle duikers hebben in de tekening van de HOV-baan een afmeting van 1000 rond. De hoogteligging van de duikers is niet bekend. Belangrijk is dat de duikers aansluiten op het toekomstige VDS. De hoogteligging van de duikers dient daarom verder te worden uitgewerkt. 3. Twee vaarduikers (zwarte blokken in Figuur 3) zijn in zowel de tekening van de HOV-baan als de proefverkaveling van Lisserbroek-Noord getekend als een normale duiker. Uit eerdere afstemmingen tussen RROG en Sweco is naar voren gekomen dat een draaimogelijkheid voor een maaiboot een alternatief kan zijn voor de vaarduiker. De draaimogelijkheid is wel aanwezig ter hoogte van de beoogde sportvelden, maar niet nabij de kruising doorfietspad-IJweg. Voor deze locaties is verdere uitwerking nog nodig. 4. Een aantal duikers hebben in de tekening van de HOV-baan en de proefverkaveing een forse lengte, soms van 50 meter. Dit is besproken met RIjnland. 5. Uit de tekeningen komt naar voren dat er een aantal duikers al tijdens de realisatiefase van de HOV-baan wordt aangelegd, zonder dat deze watergangen verbinden. Deze duikers worden dus al tijdig aangelegd, zodat deze passend zijn op het toekomstig water systeem (te graven watergangen). Het is van belang dat deze duikers op de juiste plaats worden aangelegd, zodat hier niet later knelpunten ontstaan (zoals dat een duikeropening niet goed aansluit op een watergang). - Gezien de benodigde watercompensatie is het denkbaar dat juist de provincie een deel van het water (wegsloot) juist wel graaft. Dit behoeft dan uitwerking. - Hierin zit één aandachtspunt: namelijk bij het meest noordoostelijke kruispunt tussen HOV-baan en wegverkeer. Hier komt volgens de HOV-baan tekening een duiker ter hoogte van de huidige watergang en is in de proefverkaveling een andere duiker ingekend, omdat een deel van de watergang dan verlegd is. Zie Figuur 1. Dit dient op elkaar aan te sluiten, om te voorkomen dat een deel van de HOV-baan later opengebroken moet worden om de duiker alsnog te plaatsen. De eis aan de duiker die de provincie aanlegt is dat deze verlengbaar is/zo wordt gepositioneerd dat deze toekomstig ook aansluit. Wij verzoeken u derhalve om bovengenoemde punten mee te nemen bij uw besluitvorming.	Het PIP voorziet in de mogelijkheid om duikers aan te leggen. In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp kunnen we de locaties en afmetingen van de duikers aanpassen. Graag doen we dit in overleg met u. Voor de besluitvorming rondom het PIP heeft dit geen invloed.
23	134	Het blijft bijzonder dat deze PIP zich opstelt als een geïsoleerd project, als eiland binnen de gebiedsontwikkeling Lisserbroek 2040.	U heeft uw zienswijze ingediend bij de gemeente Lisse. In overleg met de gemeente hebben we afgesproken dat de zienswijze door de provincie wordt voorzien van een reactie.
23	135	Actueel geen afspraken met dijkbewoners, Ijs- en skeelervereniging en grondeigenaren in de polder.	De provincie heeft met alle partijen die u noemt op verschillende momenten overleg gevoerd en in bepaalde gevallen afspraken gemaakt. Wij zullen ook in de toekomst met hen in overleg blijven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
23	136	Onduidelijk wat de samenhamg is met de geplande nieuwbouw.	De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een belangrijke stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.
23	137	Vraag over de ligging van het fietspad en de verkeersveiligheid daarvan	Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lisserbrug. Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.

Nota van Wijzigingen

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Kenmerk: 2232744/2234444

Inhoudsopgave

Inleiding 2

1. Ambtshalve wijzigingen 2

2. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen 2

Inleiding

Het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud heeft ter inzage gelegen van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024. Naar aanleiding van ambtelijke reacties en de 23 ingediende zienswijzen zijn verbeteringen doorgevoerd in de documenten. De wijzigingen die tussen de inzagetermijn en de vaststelling van het plan zijn doorgevoerd, zijn inzichtelijk gemaakt in deze Nota van Wijzigingen. Deze nota is bedoeld als overzicht voor alle belanghebbenden. Met dit overzicht geeft de provincie de verschillen weer tussen het plan dat ter inzage heeft gelegen en het vastgestelde plan. Daarnaast is de nota van wijzigingen bedoeld voor alle indieners van een zienswijze. Voor elke indiener is inzichtelijk gemaakt op welke wijze de zienswijze is vertaald in de plannen. In de Nota van Beantwoording wordt per zienswijze verwezen naar de desbetreffende wijzigingen in deze Nota van Wijzigingen. Bij het inzichtelijk maken van de doorgevoerde wijzigingen, is onderscheid gemaakt tussen wijzigingen naar aanleiding van ambtelijke reacties (ambtshalve wijzigingen) of wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen. De wijzigingen aan het Provinciaal Inpassingsplan zijn integraal doorgevoerd in de plannen. De toelichting, de verbeelding en de regels zijn daarmee onafhankelijk leesbare documenten. Deze Nota van Wijzigingen is bedoeld om de verschillen inzichtelijk te maken tussen het Ontwerp-PIP en het vast te stellen PIP.

1. Ambtshalve wijzigingen

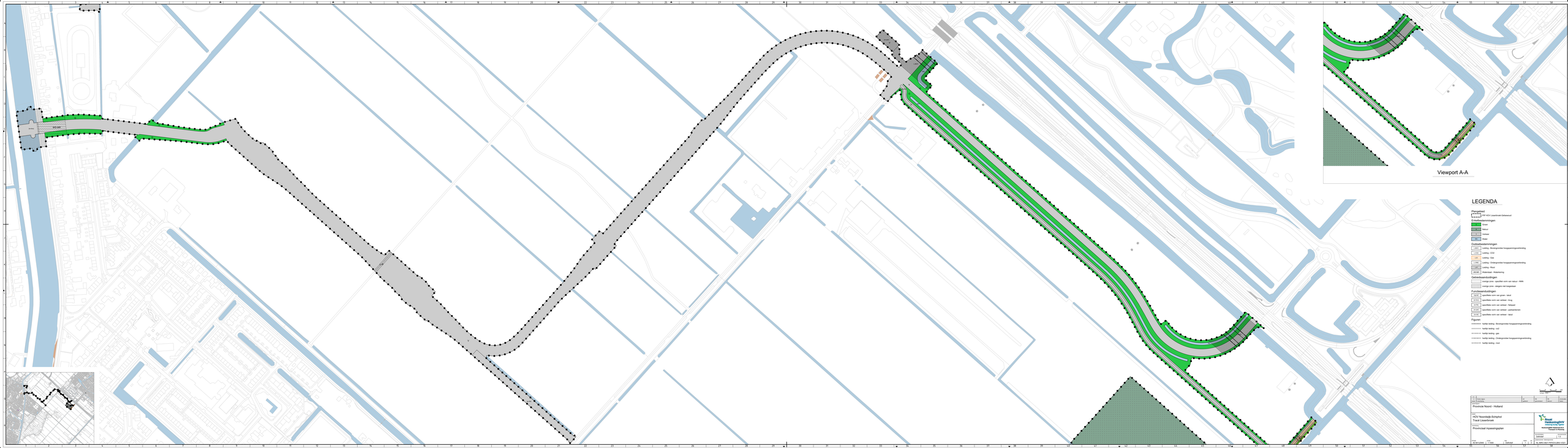
Nr.	Wijziging	Toelichting
1.1	Verbeelding	De grens van het plangebied is iets aangepast zodat het talud van de busbaan binnen de bestemming past.
1.2	Toelichting	In de toelichting zijn enkele ondergeschikte tekstuele omissies en taalfouten aangepast.
1.3	Toelichting, paragraaf 2.1	Figuur 2-1 is aangepast. De woningbouwontwikkeling tussen de NNN-gebieden in, is toegevoegd.
1.4	Toelichting, paragraaf 5.9.1.2 en bijlage 8.	Ten behoeve van de compensatie van NNN-gebied is het Compensatieplan opgesteld. In paragraaf 5.9.1.2 is een stuk tekst opgenomen over het Compensatieplan. Daarnaast is het Compensatieplan als bijlage 8 opgenomen bij de Toelichting.
1.5	Toelichting, paragraaf 5.11 en bijlage 11	Tussen de ter inzagelegging van het Ontwerp-PIP en het definitieve PIP is een vooronderzoek gedaan naar ontplofbare oorlogsresten. Hieruit blijkt dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het project. In paragraaf 5.11 is dit toegelicht. In bijlage 11 is het vooronderzoek opgenomen.

2. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Nr.	Wijziging	Toelichting
2.1	Verbeelding	De naam van de dubbelbestemming ‘Leiding – Hoogspanning II’ is gewijzigd in ‘Leiding – Ondergrondse hoogspanningsverbinding’. De naam van de dubbelbestemming ‘Leiding – Hoogspanningsverbinding II’ is gewijzigd in ‘Leiding – Bovengrondse hoogspanningsverbinding’. De hartlijnen van deze leidingen zijn eveneens opgenomen in de Verbeelding.

2.2	Verbeelding	De ligging van de gasleiding kwam niet overeen met de exacte ligging. De Verbeelding is hierop aangepast.
2.3	Verbeelding, Blad 1	Vanwege de onduidelijkheid of steigers wel of niet toegestaan zijn, is in de Verbeelding een zone van 25 meter vanaf weerszijden van de brug opgenomen: gebiedsaanduiding 'overige zone – steigers niet toegestaan'. In deze zone zijn steigers niet toegestaan.
2.4	Verbeelding, Blad 2	Het ontwerp van het parkeerterrein bij de IJs- en skeelerclub is aangepast. Hierop is de Verbeelding eveneens aangepast.
2.5	Planregels, artikel 1.19	Het is niet gebruikelijk om bij de begrippen regels te stellen aan de vrije vaarhoogte. Het artikel 1.17 'minimale vrije vaarhoogte' is aangepast tot de omschrijving van het begrip vaarhoogte in artikel 1.19. Vanwege de alfabetische volgorde van de begrippen is vanaf artikel 1.17 de artikelnummering verschoven.
2.6	Planregels, artikel 2.3	Om te verduidelijken hoe de vaarhoogte wordt gemeten is artikel 2.3 toegevoegd.
2.7	Planregels, artikel 5.2	Door de aanpassing van het begrip vaarhoogte is bij de bouwregels in artikel 5.2 onderdeel c toegevoegd met daarin de vrije vaarhoogte van 1m25.
2.8	Planregels, artikel 8.2	Vanwege het belang van de gasleiding is artikel 8.2 Voorrangsbepaling toegevoegd.
2.9	Planregels, artikel 8.4	In dit artikel is het woord energieleveringszekerheid verwijderd.
2.10	Planregels, artikel 8.5.1	Bij onderdeel c zijn ter verduidelijking voorbeelden toegevoegd van het indrijven van voorwerpen in de bodem.
2.11	Planregels, artikel 8.5.1	Onderdeel f het permanent opslaan van goederen, is niet meer van toepassing en verwijderd.
2.12	Planregels, artikel 8.5.2	Onderdeel c is tekstueel aangepast ter verduidelijking.
2.13	Planregels, artikel 8.5.3	Dit artikel is verduidelijkt door het samen te vatten tot het niet schaden van de belangen van de leiding.
2.14	Planregels, artikel 8.5.4	Bij het samenvatten van artikel 8.5.3 is het inwinnen van advies van de leidingbeheerder verplaatst naar artikel 8.5.4.
2.15	Planregels, artikel 9	De titel van het artikel is aangepast van 'Leiding – Hoogspanning II' naar 'Leiding – Ondergrondse hoogspanningsverbinding'.
2.16	Planregels, artikel 9.1	Door wijziging van de titel is de bestemmingsomschrijving conform aangepast. Daarnaast is vanwege het belang van de leiding toegevoegd dat in geval van strijdigheid de regels van dit artikel voor gaan.
2.17	Planregels, artikel 9.4.1	Artikel 9.4.1 is aangepast naar de hedendaagse standaard voor bepalingen over dergelijke leidingen.
2.18	Planregels, artikel 10	De titel van het artikel is aangepast van 'Leiding – Hoogspanningsverbinding II' naar 'Leiding – Bovengrondse hoogspanningsverbinding'.
2.19	Planregels, artikel 10.1	Door wijziging van de titel is de bestemmingsomschrijving conform aangepast. Er is geen sprake van een 150 kV verbinding waardoor alleen nog 380 kV wordt aangehaald. Daarnaast is vanwege het belang van de leiding toegevoegd dat in geval van strijdigheid de regels van dit artikel voor gaan.
2.20	Planregels, artikel 10.4.1	Artikel 10.4.1 is aangepast naar de hedendaagse standaard voor bepalingen over dergelijke leidingen.

2.21	Planregels, artikel 14	Vanwege de onduidelijkheid of steigers wel of niet toegestaan zijn, is artikel 14 toegevoegd. Dit artikel bepaald onder andere dat steigers niet zijn toegestaan.
2.22	Planregels, artikel 18.1	Ter verduidelijking is onder a. aangegeven dat het gaat om een legaal bouwwerk.
2.23	Planregels, artikel 18.2	Ter verduidelijking is onder a. aangegeven dat het gaat om een legaal gebruik.
2.24	Toelichting, paragraaf 3.2	Vanwege de onduidelijkheid over de doorvaarthoogte, of vrije vaarhoogte, is in paragraaf 3.2 een stuk tekst toegevoegd over de vrije vaarhoogte en waarom voor deze hoogte is gekozen.
2.25	Toelichting, paragraaf 3.2	Het ontwerp van het parkeerterrein bij de IJs- en skeelerclub is aangepast. In Figuur 3-6 is het nieuwe ontwerp opgenomen. Daarnaast is in de alinea daarboven toegevoegd dat de ontsluiting van Hillegommerdijk 49 via het parkeerterrein plaatsvindt.
2.26	Toelichting, paragraaf 4.3.1	Ter verduidelijking hoe omgegaan wordt met landschappelijke inpassing is de beschouwing aangevuld.
2.27	Toelichting, paragraaf 5.10	In paragraaf 5.10 is een nadere onderbouwing gegeven waarom de provinciale kernwaarden van het Ensemblegebied Haarlemmermeer niet worden aangetast.


Viewport A-A
LEGENDA
Plangebied
PIP HOV Ijsselmonde-Gelkennoot
Inrichtingselementen
Groen
Natuur
Verharding
Water
Ruimtebeslaginingen
Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
Leiding - OGS
Leiding - Gas
Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
Leiding - Riool
Waterkelder - Waterkering
Gebiedsaanduidingen
overige zone - specifieke zorin van natuur - NNN
overige zone - weigers niet toegestaan
Functieaanduidingen
specifieke vorm van groen - tuinzicht
specifieke vorm van verharder - brug
specifieke vorm van verharder - fietspad
specifieke vorm van verharder - parkeerterrein
specifieke vorm van verharder - tuinzicht
Figuren
hartlijn leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
hartlijn leiding - oc2
hartlijn leiding - gas
hartlijn leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
hartlijn leiding - riool
Provincie Noord - Holland
HOV Noordelijk-Schiphol
Tracé IJsselbrook
Provinciale inpassingsplan
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Tracébesluit A16 Rotterdam
Tracébesluit A16 Rotterdam
Ontwerp
1 : 10
Ontwerp Tracébesluit
N. 2021-0027-HOV2-DR-C-0001-V02

LEGENDA

Plangebied

- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Enkelbestemmingen

- G — Groen
- N — Natuur
- V — Verkeer
- WA — Water

Dubbelbestemmingen

- L-BOV — Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
- L-CO2 — Leiding - CO2
- *L-G* — Leiding - Gas
- L-OND — Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
- *L-R* — Leiding - Riool
- *WS-WK* — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

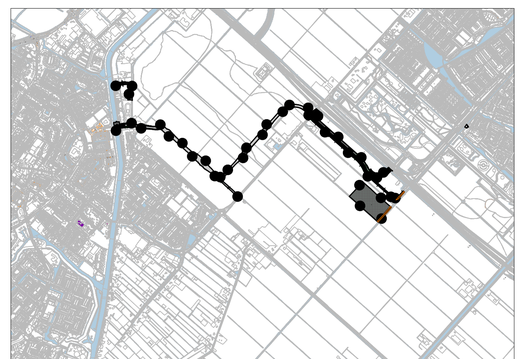
- overige zone - specifiek vorm van natuur - NNN
- overige zone - steigers niet toegestaan

Functieaanduidingen

- (sg-tal) — specifieke vorm van groen - talud
- (sv-bru) — specifieke vorm van verkeer - brug
- (sv-fie) — specifieke vorm van verkeer - fietspad
- (sv-par) — specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein
- (sv-tal) — specifieke vorm van verkeer - talud

Figuren

- hartlijn leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
- hartlijn leiding - co2
- hartlijn leiding - gas
- hartlijn leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
- hartlijn leiding - riool



0 10 20 30 40m
schaal 1:1000

versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
2.0					
1.0	Eerste uitgave	AH	RS	RS	23-04-2024

opdrachtgever
Provincie Noord - Holland

project
HOV Noordwijk-Schiphol
Tracé Lisserbroek

omschrijving
Provinciaal inpassingsplan

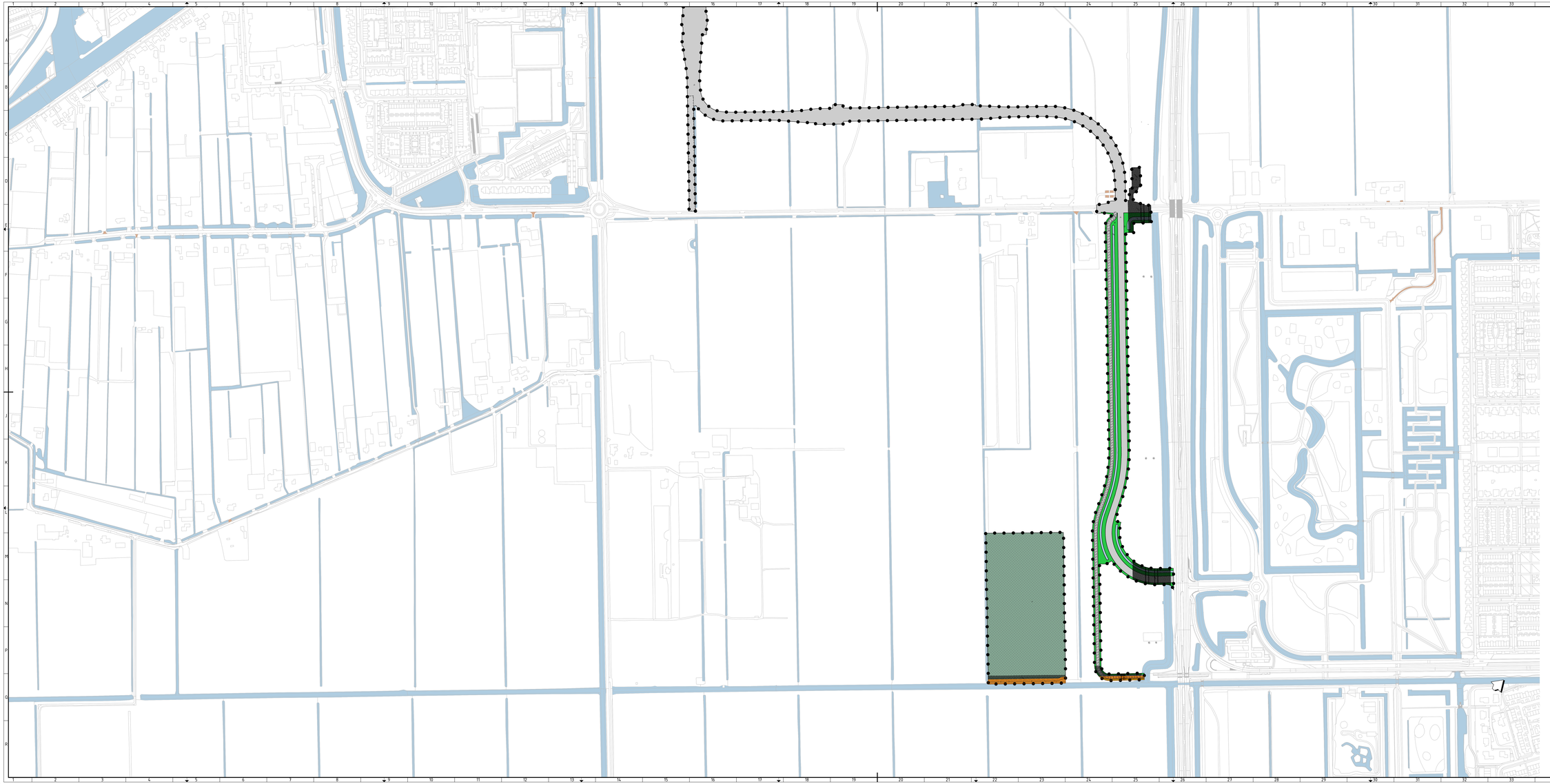
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: Definitief
documentversie: 1.0

formaat	schaal	fase	bladnr.	van
A0 841x2940	1:1000	Definitief	2	3

projectnummer / tekeningnummer
NL.IMRO.9927.PIPHOVLBNV-VG01

Plotdatum: C:\Users\RHS\Royal HaskoningDHV\Projecten\BW\BW-HOV - Documenten\GO\ACAD\LS (EXTERN)\PIP\HOV_SAMENVOEGEN.dwg



LEGENDA

Plangebied
- PIP HOV Lisserbroek-Gelsewoud

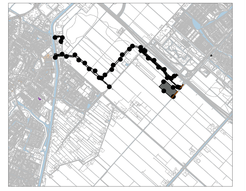
Enkelbestemmingen
- G — Groen
- N — Natuur
- V — Verkeer
- WA — Water

Dubbelbestemmingen
- L-BOV — Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
- L-CO2 — Leiding - CO2
- L-G — Leiding - Gas
- L-OHO — Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
- L-R — Leiding - Riool
- WS-WP — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen
- overige zone - specifiek vorm van natuur - NNN
- overige zone - steigers niet toegestaan

Functieaanduidingen
- [sg-talud] — specifieke vorm van groen - talud
- [sv-brug] — specifieke vorm van verkeer - brug
- [sv-fiet] — specifieke vorm van verkeer - fietspad
- [sv-parkeer] — specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein
- [sv-talud] — specifieke vorm van verkeer - talud

Figuren
- hartlijn leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
- hartlijn leiding - co2
- hartlijn leiding - gas
- hartlijn leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
- hartlijn leiding - riool



1 : 10 000 20 30 40 km

schaal 1:1000

1.0	Eerste uitgave	ml	BH	RS	2025-2026
versie	omschrijving	gedaan	gecontroleerd	akkoord	datum

opdrachtgever
Provincie Noord - Holland

project
HOV Noordwijk-Schiphol
Tracé Lisserbroek

eindproduct
Provinciaal inpassingsplan

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: Definitief
documentversie: 1.0

projectnummer: A0 B412940
schaal: 1:1000
fase: Definitief
blad/bladen: 3 | 3

documentnummer: NL-IMRO.0027.PIPHOVLBNV-VG01

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Planregels

Documenttitel: Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
Planregels

Status: Vastgesteld

Datum: 23-04-2024

Projectnaam:
Projectnummer: BH5788

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

Referentie:
Auteur(s): Ricardo Snijder

Collegiale toets:
Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Thad van der Bruggen

Datum/paraaf vrijgave:

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Inhoudsopgave

Planregels 3

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 5
Artikel 1 Begrippen 5
Artikel 2 Wijze van meten 7

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 9
Artikel 3 Groen 9
Artikel 4 Natuur 10
Artikel 5 Verkeer 11
Artikel 6 Water 13
Artikel 7 Leiding - CO2 14
Artikel 8 Leiding - Gas 16
Artikel 9 Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding 18
Artikel 10 Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding 20
Artikel 11 Leiding - Riool 22
Artikel 12 Waterstaat - Waterkering 23

Hoofdstuk 3 Algemene regels 25
Artikel 13 Anti-dubbeltelregel 25
Artikel 14 Overige zone - steigers niet toegestaan 26
Artikel 15 Algemene afwijkingsregels 27
Artikel 16 Algemene wijzigingsregels 28
Artikel 17 Overige regels 29

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 31
Artikel 18 Overgangsrecht 31
Artikel 19 Slotregel 32

Bijlagen

Bijlage 1 Watercompensatie

Planregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:
het inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud met identificatienummer NL.IMRO.9927.PIPHOVLBNV-VG01 van de Provincie Noord-Holland;

1.2 inpassingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.6 bestaand:
a. bestaande bouwwerken: bestaand ten tijde van de terinzagelegging van het inpassingsplan als ontwerp, dan wel mogen worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning;
b. bestaand gebruik: bestaand ten tijde van het in werking treden van het inpassingsplan;

1.7 bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak;

1.8 bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.9 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.10 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.11 bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect, met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.12 compensatie:
de verplichtingen die voortkomen uit de aantasting en beïnvloeding van compensatieplichtige natuurgebieden (NNN-gebieden en Natura 2000-gebieden);

1.13 erf:
de oppervlakte van het bouwperceel, uitgezonderd de oppervlakte van het hoofdgebouw;

1.14 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden

omsloten ruimte vormt;

1.15 kunstwerk:
een civiel bouwwerk, waaronder zijn begrepen aquaducten, grondkerende constructies, bruggen, sluizen, tunnels en viaducten, alsook daarmee gelijk te stellen bouwwerken.

1.16 ligplaats:
de ruimte die door een woonboot, al dan niet met tussentijdse onderbrekingen, wordt ingenomen;

1.17 nutsvoorziening:
voorziening ten behoeve van het openbaar nut, zoals ten behoeve van de levering van elektriciteit, gas, drinkwater en telecommunicatiediensten, alsmede ten behoeve van riolering en afvalinzameling;

1.18 peil:
a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
b. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang;
c. indien in, op of boven het water wordt gebouwd: de hoogte van het terrein ter plaatse van het meest nabijgelegen punt waar het water grenst aan het vaste land.

1.19 vaarhoogte:
de afstand tussen de onderkant van het brugdek en het peil;

1.20 waterhuishoudkundige voorzieningen:
voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede water aan- en/of afvoer, waterberging en waterkwaliteit;

1.21 werk:
een werk, geen gebouw of bouwwerk zijnde;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.2 de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.3 vrije vaarhoogte:
de vrjie vaarhoogte wordt gemeten ten opzichte van de Maatgevende Hoogste Waterstand (MHW). MHW = -0,50 m NAP.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groen;
b. fiets- en voetpaden;
c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
d. nutsvoorzieningen;
e. de voor 'specifieke vorm van groen - talud' aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor een talud.

met daaraan ondergeschikt:

f. in- en uitritten ten behoeve van aanliggende percelen;
g. uitingen van beeldende kunst.

3.2 Bouwregels

a. gebouwen zijn niet toegestaan;
b. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat:
    1. overige bouwwerken niet hoger mogen zijn dan 6 meter.

Artikel 4 Natuur

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. natuur in de vorm van vochtig bos met productie en kruiden- en faunarijk landschap;
b. instandhouding, versterking en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden;

Met bijbehorende functies:

c. groenvoorzieningen;
d. water.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

Toegestaan zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde met dien verstande dat:

a. de bouwhoogte van terreinafscheidingen niet meer mag bedragen dan 1,5 meter;
b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde niet meer mag bedragen dan 3 meter.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een busbaan, met dien verstande dat niet meer dan 1 x 2 rijstroken zijn toegesaan;
b. kunstwerken;
c. kruisingen met wegen, spoor, water en groenvoorzieningen;
d. fiets- en voetpaden, bermen en oversteekplaatsen;
e. halteplaatsen;
f. onderhoudspaden en -stroken;
g. tijdelijke werkterreinen;
h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietspad' zijn uitsluitend fiets- en voetpaden toegestaan;
i. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - brug' mede bruggen zijn toegestaan;
j. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein' aangewezen gronden bestemd zijn voor parkeervoorzieningen;
k. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - talud' aangewezen gronden mede zijn bestemd voor een talud.

met (de) daarbij behorende:
l. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
m. nutsvoorzieningen.

met daaraan ondergeschikt:

n. uitingen van beeldende kunst;
o. reclame-uitingen.

5.2 Bouwregels

a. gebouwen zijn niet toegestaan met uitzondering van bushokjes;
b. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 11 meter;
c. de vrije vaarhoogte bedraagt minimaal 1,25 meter.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Voorwaardelijke verplichting compensatie NNN-gebied

De in lid 5.1 genoemde functies onder a, b, c, d en f zijn slechts toelaatbaar, indien:
a. ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van natuur - nnn' minimaal 11.448 m^2 vochtig bos met productie en minimaal 38.383 m^2 kruiden- en faunarijk landschap wordt aangelegd alsmede in stand worden gehouden;
b. de compensatie uiterlijk twee jaar na de feitelijke start van de aanleg van de busbaan gerealiseerd wordt.

5.3.2 Voorwaardelijke verplichting watercompensatie

De in lid 5.1 genoemde functies onder a, b, c, d en f zijn slechts toelaatbaar, indien:
a. de toename aan verhard oppervlak als gevolg van de aanleg van de genoemde functies in lid 5.1 onder a, b, c, d en f wordt gecompenseerd met oppervlaktewater binnen de bestemming Groen, Water of ter plaatse van de in bijlage 1 met rood omkaderde gebied;
b. de compensatie staat gelijk aan 15% van de toename aan het verharde oppervlak ter plaatse van hetzelfde peilvak;
c. te dempen oppervlaktewater dient 100% gecompenseerd te worden ter plaatse van hetzelfde

peilvak;

d. deze compensatie dient voorafgaand aan het aanleggen van de verharding voor de HOV-verbinding te zijn gerealiseerd en in stand gehouden te worden.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. water;
b. waterhuishoudkundige voorzieningen;

met daarbij behorend(e):
c. verhardingen;
d. groen;
e. nutsvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:
f. natuurbeheer.

6.2 Bouwregels

a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
b. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer zijn dan 6 meter.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het gebruik voor:

a. ligplaatsen voor woonschepen;
b. opslag, behoudens tijdelijke opslag voortkomend uit het onderhoud en/ of gebruik in overeenstemming met de bestemming van de betrokken gronden en bouwwerken.

Artikel 7 Leiding - CO2

7.1 Bestemmingsomschrijving

De als' Leiding - CO2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor:

a. plaatse van de figuur 'hartlijn leiding - co' een ondergrondse leiding voor het transport van CO2 met een druk van ten hoogste 22 bar;
b. met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

7.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Algemeen

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding - CO2' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
f. het permanent opslaan van goederen.

7.4.2 Uitzondering

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die reeds in uitvoering zijn op het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen;
d. welke mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende omgevingsvergunning.

7.4.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzamheden niet strijdig zijn met de veiligheid van leidingen en van de bijbehorende belemmeringenstrook en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant.

Artikel 8 Leiding - Gas

8.1 Bestemmingsomschrijving

De als 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor:

a. ter plaatse van de figuur 'hartlijn leiding – gas' een ondergronde leiding voor het transport van gas met een druk van ten hoogste 40 bar;
b. met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

8.2 Voorrangsbepaling

De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van de regels van iedere andere bestemming, waarmee deze dubbelbestemming samenvalt.

8.3 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken worden gebouwd met een bouwhoogte van niet meer dan 3 meter en een oppervlakte van niet meer dan 10 m²;
b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

8.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

8.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.5.1 Algemeen

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding-Gas' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen of rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;
b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

8.5.2 Uitzondering

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die reeds in uitvoering zijn op het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken;
d. welke mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende omgevingsvergunning.

8.5.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet schaden.

8.5.4 Advies

Alvorens te beslissen op een aanvraag omgevingsvergunning, als bedoeld in 8.5.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

Artikel 9 Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

a. een ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

met daarbij behorende:
b. toegangswegen;
c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

1. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, mag ten hoogste 2 meter bedragen.
2. Op of in deze gronden mag uitsluitend ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming(en) - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte en de bouwhoogte niet worden vergroot en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 9.2.1, indien de belangen en de veiligheid van de betrokken hoogspanningsverbinding niet worden geschaad en nadat de leidingbeheerder gedurende drie weken in de gelegenheid is gesteld schriftelijk advies uit te brengen.

9.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.4.1 Algemeen

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:

a. het aanbrengen en/of rooien van diepwortelende beplanting en bomen, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
b. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging of andere graafwerkzaamheden;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en aanleggen van drainage, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil;
f. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen;
g. het aanleggen van wegen, paden en parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere niet opneembare oppervlakteverhardingen;
h. het aanleggen en/of slopen van opstallen, ondergrondse constructies, straatmeubilair, installaties, of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 9.1 omschreven bestemming;
i. het aanleggen van zonnepanelen.

9.4.2 Uitzondering

Het bepaalde in lid 9.4.1 is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die verband houden met de aanleg van de hoogspanningsverbinding;
b. die reeds in uitvoering zijn op het moment van het van kracht worden van het plan;
c. die het normale onderhoud ten aanzien van de verbinding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen.

9.4.3 Voorwaarden

De omgevingsvergunnign als bedoeld in 9.4.1 kan worden verleend:
a. indien de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de belangen en de veiligheid van de verbinding. Bij die afweging wordt de diepte waarop de kabel ligt mede betrokken.
b. nadat de leidingbeheerder gedurende drie weken in de gelegenheid is gesteld schriftelijk advies uit te brengen

Artikel 10 Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

a. een gecombineerde bovengrondse 380 kV/150 kV hoogspanningsverbinding;

met daarbij behorende:
b. toegangswegen;
c. bouwwerken.

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

10.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende regels:
a. op de gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de hoogspanningsverbinding worden gebouwd die voldoen aan de volgende criteria:
    1. de bouwhoogte van een hoogspanningsmast mag ten hoogste de ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' aangegeven hoogte bedragen;
    2. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, mag ten hoogste 2 m bedragen;
b. ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte en bouwhoogte niet worden vergroot en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

10.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en), indien de belangen en de veiligheid van de betrokken hoogspanningsverbinding niet worden geschaad en de leidingbeheerder gedurende drie weken in de gelegenheid is gesteld schriftelijk advies uit te brengen.

10.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.4.1 Algemeen

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:
a. het aanbrengen en/of rooien van opgaande beplanting en bomen;
b. het wijzigen van maaiveld- of weghoogte niveau door ontgronding, ophoging of andere graafwerkzaamheden;
c. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil;
d. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen;
e. het aanleggen en/of slopen van bovengrondse opstallen, constructies, straatmeubilair, installaties of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 10.1 omschreven bestemming;
f. het aanleggen, verbreden, of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden;
g. het aanleggen van zonneparken.

10.4.2 Uitzondering

Het bepaalde in sublid 10.4.1 is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die verband houden met de aanleg van de hoogspanningsverbinding;
b. die reeds in uitvoering zijn op het moment van het van kracht worden van het plan;
c. die het normale onderhoud ten aanzien van de verbinding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen.

10.4.3 Voorwaarden

De genoemde vergunning in sublid 10.4.1 kan niet eerder worden verleend dan nadat de leidingbeheerder gedurende drie weken in de gelegenheid is gesteld schriftelijk advies uit te brengen dan wel zoveel eerder als het advies is uitgebracht.

Artikel 11 Leiding - Riool

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor:

a. ter plaatse van de figuur ‘hartlijn leiding – riool' een ondergrondse leiding voor het riool;
b. met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

11.2 Bouwregels

Ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

11.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

11.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

11.4.1 Algemeen

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming ‘Leiding- Riool’ zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
f. het permanent opslaan van goederen.

11.4.2 Uitzondering

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die reeds in uitvoering zijn op het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen.

11.4.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning als bedoeld in sublid 11.4.1 voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de veiligheid van de leiding en van de bijbehorende belemmeringsstrook.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor:

a. de aanleg, de verbetering en het onderhoud van de waterkeringen;

met daaraan ondergeschikt:
b. dijken en kaden;
c. wegen en paden;
d. parkeervoorzieningen;

met (de) daarbij behorende:
e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Algemeen

1. In afwijking van het bepaalde bij de basisbestemmingen en de andere dubbelbestemmingen mag op deze gronden niet anders worden gebouwd dan ten behoeve van de dubbelbestemming waterstaatsdoeleinden waterkering.
2. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen ten behoeve van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering worden gebouwd.

12.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde
Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering gelden de volgende regels:
a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer zijn dan 1 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 5 meter bedragen

12.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien daartegen uit oogpunt van waterbeheersing en onderhoud geen bezwaar bestaat en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de waterbeheerder.

12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

12.4.1 Algemeen
Het is verboden op of in de gronden met de bestemming ‘Waterstaat-Waterkering' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:
a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;

f. het permanent opslaan van goederen.

12.4.2 Uitzondering

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die reeds in uitvoering zijn op het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen.

12.4.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning als bedoeld in sublid 12.4.1 voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de waterkering;
b. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de beheerder van de betreffende watergang en waterkering.

12.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend een gebruik ten behoeve van een basisbestemming of andere dubbelbestemming, waardoor een onevenredige afbreuk aan de waterstaatsbelangen wordt gedaan.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 13 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 14 Overige zone - steigers niet toegestaan

14.1 Bestemmingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding ‘overige zone – steigers niet toegestaan’ gelden, in afwijking van en in aanvulling op de ter plaatse geldende bestemming, de volgende bouw- en gebruiksregels voor steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen.

14.2 Bouwregels

a. er zijn geen steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik toegestaan;
b. ten behoeve van de doorvaart of geleiding van de scheepvaart mogen meerpalen en aanmeervoorzieningen worden gebouwd;
c. er zijn geen steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor bedrijfsdoeleinden toegestaan;

14.3 Gebruiksregels

Als strijdig gebruik wordt in ieder geval aangemerkt het innemen van een ligplaats met een vaartuig, waarbij ter plaatse sprake is van horeca-activiteiten, of met een vaartuig dat gebruikt wordt ten behoeve van een seksinrichting of prostitutie.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde op de verbeelding en in deze regels voor:

a. het afwijken met niet meer dan 10% van de in dit inpassingsplan aangegeven percentages, maten en oppervlakten met uitzondering van oppervlaktes genoemd in 5.3.1 en 5.3.2;
b. het in geringe mate aanpassen van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of - intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. het in geringe mate afwijken tot ten hoogste 2 m van een bouwgrens, mits dit nodig is om het plan aan te passen vanwege een blijkbaar meetverschil tussen werkelijke toestand van het terrein en de verbeelding;
d. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;
e. het verhogen van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen met maximaal 25% ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits de totale oppervlakte van vergrotingen op dat gebouw niet meer is dan 50% van de oppervlakte van de bovenste verdiepingsvloer;
f. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van civiele kunstwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 40 m.

Artikel 16 Algemene wijzigingsregels

16.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 meter zijn en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

Artikel 17 Overige regels

In afwijking van artikel 3.26 lid 5 van de Wet op de ruimtelijke ordening is de gemeenteraad van Haarlemmermeer bevoegd voor de betrokken gronden een bestemmingsplan vast te stellen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18 Overgangsrecht

18.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan legaal aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig ontheffing verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.

c. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

18.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat legaal bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

18.3 Hardheidsclausule

Voor zover toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer natuurlijke personen kan het bevoegd gezag ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht ontheffing verlenen.

Artikel 19 Slotregel

19.1 Citeertitel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud.

0 50 100 150 200m

schaal 1:5000

versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
2.0					
1.0	Eerste uitgave	AH	RS	RS	10-04-2024

opdrachtgever
Provincie Noord - Holland

project
Watercompensatie

omschrijving
Bijlage bij regels watercompensatie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: Definitief
documentversie: 1.0

formaat	schaal	fase	bladnr.	van	projectnummer / tekeningnummer
A3	1:5000	Definitief	1	1	BH5788-RHD-ZZ-XX-DR-C-2001

Filename : C:\Users\904021\Royal HaskoningDHV\Project-BH5788-PNH-HOV - Documents\CDE\ACAD\10 IMRO\06 Kader\BH5788-RHD-ZZ-XX-DR-C-2001-Watercompensatie.dwg

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Toelichting

Documenttitel: Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
Toelichting

Status: Vastgesteld

Datum: 23-04-2024

Projectnaam:
Projectnummer: BH5788

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

Referentie:
Auteur(s): Ricardo Snijder

Collegiale toets:
Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Thad van der Bruggen

Datum/paraaf vrijgave:

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Inhoudsopgave

Toelichting 5

Hoofdstuk 1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding en doel 7
1.1.1 Aanleiding 7
1.1.2 Doelstelling 9
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 9
1.3 Planologische inpassing 10
1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen 10
1.3.2 Een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 11
1.4 Leeswijzer 12

Hoofdstuk 2 Huidige situatie 13
2.1 Huidige situatie 13

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving 17
3.1 Doelstellingen en uitgangspunten 17
3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden 17

Hoofdstuk 4 Beleidskader 25
4.1 Rijksbeleid 25
4.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 25
4.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 25
4.2 Provinciaal beleid 27
4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 27
4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 28
4.2.3 Regionaal OV-toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland 30
4.3 Regionaal beleid 31
4.3.1 Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) 31
4.4 Gemeentelijk beleid 31
4.4.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 31
4.4.2 Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 33
4.4.3 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 35
4.4.4 Visie Ringdijk en Ringvaart 36
4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring' 37
4.4.6 Visie polderlinten Haarlemmermeer en beeldkwaliteitsplan voor de erven 38
4.5 Eindconclusie beleidskader 39

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten 41
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.) 41
5.2 Bedrijven en milieuzonering 42
5.3 Verkeer en parkeren 42
5.4 Luchtkwaliteit 46
5.5 Geluidhinder 49
5.6 Externe veiligheid 53
5.7 Bodemkwaliteit 54
5.8 Water 55
5.9 Ecologie 61
5.9.1 Gebiedsbescherming 61
5.9.2 Soortenbescherming 70
5.10 Archeologie en cultuurhistorie 74
5.11 Ontplofbare oorlogsresten 79

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet 81
6.1 Standaard en plansystematiek 81
6.2 Toelichting op de regels 81

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid 83
7.1 Economische uitvoerbaarheid 83
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 83

Bijlagen

Bijlage 1 Parkeertelling

Bijlage 2 Onderzoek luchtkwaliteit

Bijlage 3 Geluidsonderzoek

Bijlage 4 Vooronderzoek bodem

Bijlage 5 Watertoets

Bijlage 6 Watercompensatieplan

Bijlage 7 Natuurtoets

Bijlage 8 NNN compensatieplan

Bijlage 9 Nader ecologisch onderzoek

Bijlage 10 Stikstofonderzoek

Bijlage 11 Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 Aanleiding

In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland een bestuursovereenkomst gesloten om de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren.

Dit planvoornemen was een resultaat van de studie naar de verbetering van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De HOV-verbinding maakt daarmee onderdeel uit van het verbeteren van deze verkeersafwikkeling in de grensstreek. In figuur 1-1 is de ligging van de gehele HOV Noordwijk-Schiphol te zien. Het plangebied is daarbij met benadering groen omcirkeld. Ook is op de onderstaande figuur het eindbeeld ingetekend langs Nieuw-Vennep West en Zuidrand.

Figuur 1-1: Het HOV-tracé tussen Noordwijk en Schiphol inclusief weergave provinciegrens. Het plangebied (tracé in studie) is bij benadering groen omcirkeld.

Bereikbaarheid van de regio

Het gebied van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland kent een grote economische dynamiek. Dit komt onder andere door de aanwezigheid van de Mainport Schiphol, de Greenports Aalsmeer en Duin- en Bollenstreek. Daarmee is dit gebied van groot economisch belang voor heel Nederland. Een goed en betrouwbaar verkeerssysteem is dan ook essentieel. In 2016 heeft Royal HaskoningDHV een 'probleemanalyse bereikbaarheid' opgesteld voor de grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland. Hiermee is de huidige situatie van het verkeersnetwerk in de regio nauwkeurig in kaart gebracht.

Groeiende inwoners met groeiende druk op bereikbaarheid

In de periode van 1990 tot 2015 is de gemeente Haarlemmermeer met meer dan 50% gegroeid, zowel op het gebied van inwoneraantal als op het gebied van arbeidsplaatsen. Ook de invloedsgebieden Katwijk en Teylingen zijn in omvang gegroeid. Nieuwe bouwlocaties zijn met name in deze gemeenten voorzien. De werkgelegenheid is in de periode van 1995 tot 2013 gegroeid met meer dan 70%.

Richting 2030 is de verwachting dat het aantal arbeidsplaatsen in de Duin- en Bollenstreek gaat dalen, terwijl het aantal inwoners zal gaan groeien. Zo blijkt uit cijfers van het regionaal verkeersprognosemodel van de Metropoolregio Amsterdam. Dit betekent dat inwoners uit deze omgeving voor werk buiten de eigen regio moeten zijn. Deze ontwikkeling zal voor meer woon- en werkverkeer over langere afstanden

gaan zorgen. Ook voor Zuid-Kennemerland geldt dat de uitgaande pendel zal gaan toenemen. De oorzaak hiervan is dat de bevolking hier harder groeit dan het aantal arbeidsplaatsen en de hoogopgeleide bevolking voor een groot deel buiten de regio werken.

Toenemende verkeersrelaties met Haarlemmermeer
Als gevolg van de bovengenoemde ontwikkelingen zijn de verkeersrelaties in deze regio momenteel flink toegenomen. Door de aanhoudende groei van het aantal inwoners en het toenemende woon- en werkverkeer over langere afstanden zal de druk op de bereikbaarheid van de regio verder toenemen. Door deze huidige ontwikkelingen in met name Haarlemmermeer en Schiphol zal de hoeveelheid verkeer tussen de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en oostelijk gelegen bestemmingen verder intensiveren.

Weinig ontwikkelingen van bestaand en nieuw wegennet
De afgelopen jaren is er nauwelijks nieuwe weginfrastructuur aangelegd tussen de Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek. In de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland is daarnaast ook geen grootschalige infrastructuur toegevoegd. Dit terwijl de druk op de huidige bereikbaarheid erg groot is en deze alleen maar verder zal toenemen.

Grote druk op de bereikbaarheid
Uit analyses met de bereikbaarheidsindicator is tijdens de studie geconcludeerd dat de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland in de huidige tijd kampen met bereikbaarheidsproblemen. Op basis van de verschillen tussen de analyse met de bereikbaarheidsindicator en de analyse van de reistijd kan geconcludeerd worden dat de oorzaak van de verslechterde bereikbaarheid van de Duin-en Bollenstreek en het zuidelijk deel van Zuid-Kennemerland in de verkeersstructuur ligt. Deze verkeersstructuur behoeft verbetering.

Adviezen op basis van de huidige situatie en bereikbaarheid
Uit de studie zijn een aantal adviezen voortgekomen om de huidige verkeerssituatie in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland te kunnen verbeteren. Hieronder is een opsomming gemaakt van een aantal van deze adviezen, namelijk:

- Het slechten van de Ringvaart als barrière tussen de Bollenstreek en Haarlemmermeer;
- Het garanderen van voldoende capaciteit op de hoofdwegen in Haarlemmermeer;
- Het ontsluiten van de bouwontwikkelingen in de Westflank van Haarlemmermeer;
- Het opwaarderen van het OV-aanbod op groeimarkten.

Noodzaak en maatregelen
In de 'Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland' uit 2016 zijn verbeteringen in infrastructuur voor zowel autoverkeer als het openbaar vervoer in samenhang onderzocht. Uit deze studie is ten aanzien van het openbaar vervoer de HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol als maatregel naar voren gekomen met als doel het verbeteren van de regionale bereikbaarheid met openbaar vervoer. Deze aanleg is een gezamenlijke ambitie geworden van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Lisse, Noordwijk, Haarlemmermeer en Teylingen, de Vervoerregio Amsterdam en Samenwerkingsverband Holland Rijnland. Zij zien de noodzaak dat bij een steeds toenemende verkeersdruk een aantrekkelijk en efficiënt openbaar vervoer tot stand moet worden gebracht. Ook de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek staat momenteel onder druk door het ontbreken van regionale oost-west verbindingen. Ook de aanwezigheid van barrières in noord-zuid richting zorgen voor een extra druk op de bereikbaarheid. De Ringvaart is een van deze barrières. De HOV-verbinding met de brug over de Ringvaart zal dan ook positief bijdragen aan de bereikbaarheid van de provincies en betekent voor reizigers dat de bus vaker, sneller en betrouwbaarder zal rijden en de afstanden korter maakt.

Realisatie
Om deze busverbinding mogelijk te maken hebben alle betrokken partijen (zoals benoemd in de aanleiding) in 2013 een bestuursovereenkomst ondertekend. Het realiseren van een snelle busverbinding tussen Noordwijk - Sassenheim - Lisse en Schiphol is opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid van de gemeente Haarlemmermeer, waarmee de raad op 26 januari 2012 heeft ingestemd. De busverbinding maakt daarnaast deel uit van het door het Rijk bekostigde Actieprogramma Regionaal Openbaar

Vervoer.

1.1.2 Doelstelling

De HOV-verbinding heeft als doel om de huidige buslijnen op te waarderen. De HOV-verbinding is onderdeel van het R-Net systeem. Dit is een samenwerkingsproject van overheden en vervoerders in de Randstad op het gebied van 'hoogwaardig openbaar vervoer'. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Met het voorliggende planvoornemen wordt een snellere verbinding gecreëerd in de grensstreek van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Ook ontstaat er een aanzienlijk snellere verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep door het wegnemen van een belangrijke barrière met de komst van een brug over de Ringvaart.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardige Openbaar Vervoer verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor komt er een betere, snellere en frequente busverbinding op het traject tussen Noordwijk en Schiphol. Dit inpassingsplan gaat echter alleen over het tracégedeelte op grond van de provincie Noord-Holland ter plaatse van Lisserbroek en Nieuw-Vennep.

HOV-baan inclusief brug over de Ringvaart

De realisatie van de HOV-verbinding in Noord-Holland omvat een pakket aan maatregelen. Hieronder valt het realiseren van een brug over de Ringvaart tussen Lisse (Zuid-Holland) en Lisserbroek (Noord-Holland). Nadat de bus de Ringvaart is overgestoken vervolgt de route zich in de richting van de Lisserweg, waaraan de HOV-verbinding parallel loopt op zo'n 200 meter ten noordoosten ervan. De HOV-verbinding vervolgt haar weg richting de IJweg. Ook aan deze weg loopt het traject parallel op zo'n 200 meter afstand, echter ten noordwesten daarvan. Voordat het tracé de N207 kruist, buigt de route af en loopt het traject parallel aan de N207 op circa 60 à 70 meter afstand van het Hoogspannings-tracé (HS-tracé). Uiteindelijk vindt de HOV-verbinding aansluiting op de N207 ter hoogte van de P+R Getsewoud in Nieuw-Vennep. In de onderstaande figuur 1-2 is het gehele tracé in Noord-Holland schematisch weergegeven.

Figuur 1-2: Schematische weergave van het HOV-tracégedeelte binnen de grenzen van de provincie Noord-Holland

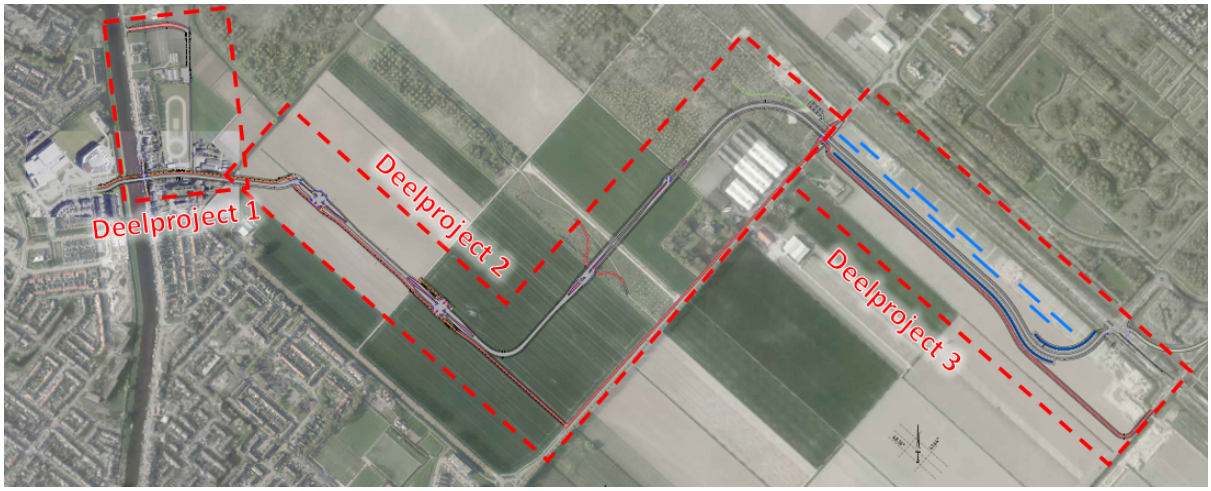
Een afzonderlijk doorfietspad

Binnen het plan van het te realiseren HOV-tracé wordt er ook voorzien in de aanleg van een afzonderlijke doorfietsroute. Er is steeds meer aandacht voor goede en veilige regionale fietsverbindingen in Nederland. In de gemeente Haarlemmermeer worden verschillende doorfietsroutes ontwikkeld om in deze duurzame manier van vervoer te kunnen voorzien. Ook in de bestuursovereenkomst uit 2014 is de ambitie uitgesproken om voor het traject tussen Lisse en Nieuw-Vennep een aansluitende doorfietsroute te realiseren. Deze doorfietsroute is daarom opgenomen in het voorliggende plan langs de geheel te ontwikkelen HOV-baan. De doorfietsroute sluit in het noorden aan op de bestaande fietstunnel onder de N207 en krijgt ook een aparte aansluiting tussen de busbaan en de IJweg. De brug over de Ringvaart wordt voorzien van zowel een afzonderlijk fiets- als afzonderlijk voetpad. Dit afzonderlijke voetpad wordt naast het doorfietspad doorgetrokken vanaf de brug over de Ringvaart.

Het plangebied van het tracé in Noord-Holland is opgedeeld in drie deelprojecten, namelijk:

Deelproject 1: De brug over de Ringvaart met de dijkzone.
Deelproject 2: De gebiedsontwikkelingslocatie Lisserbroek-Noord.
Deelproject 3: De route tussen de IJweg en de P+R locatie Getsewoud.

In de onderstaande figuur 1-3 zijn de drie verschillende deelprojecten weergegeven. In hoofdstuk 3 de planomschrijving worden de deelprojecten nader toegelicht.



Figuur 1-3: HOV-tracégedeelte provincie Noord-Holland opgeknipt in 3 deelgebieden

In het plangebied van het deel binnen de grenzen van Noord-Holland beslaat het ruimtebeslag uit een busbaan, inclusief bijbehorende halteplaatsen, doorfietspad, recreatief voetpad, waterwegen, bermen en afrastering, en de compensatie van natuur. Dit voetpad wordt doorgetrokken vanaf de brug over de Ringvaart langs de busbaan naar de geplande woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord.

1.3 Planologische inpassing

1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied van het HOV-tracé in Noord-Holland gelden diverse ruimtelijke plannen. In de onderstaande tabellen zijn deze ruimtelijke plannen weergegeven.

Tabel 1-1: Een overzicht van de geldende bestemmingsplannen binnen het projectgebied

Bestemmingsplan	Datum vaststelling	Gemeente
Buitengebied Zuid	Vastgesteld op 4 juli 2014	Haarlemmermeer
Lisserbroek	Vastgesteld op 24 juli 2013	Haarlemmermeer
Ringvaart	Vastgesteld op 26 januari 2017	Haarlemmermeer
Bestemmingsplan N207	Vastgesteld op 3 februari 2012	Haarlemmermeer

Tabel 1-2: Een overzicht van de geldende overige plannen binnen het projectgebied

Bestemmingsplan	Datum vaststelling	Gemeente

Paraplubestemmingsplan Wonen	10 november 2020	Haarlemmermeer
Paraplubestemmingsplan Parkeerregels	4 oktober 2018	Haarlemmermeer
Voorbereidingsbesluit Biomassacentrales 2021	5 november 2020	Haarlemmermeer
Rijksinpassingsplan Randstad 380kv verbinding Beverwijk-Zoetermeer	3 september 2012	Randstad (vastgesteld door de Miniser van Economische Zaken, Landbouw en de Minister van Infrastructuur en Milieu)

Planologische inpassing
Het realiseren van een busbaan past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen Lisserbroek en Buitengebied Zuid. Dit wordt veroorzaakt doordat op enkele voorkomende bestemmingen geen wegen voor gemotoriseerd verkeer zijn toegestaan. Deze strijdigheid wordt opgelost met het voorliggende provinciale inpassingsplan. Verder valt een deel van dit HOV-traject op grondgebied van de provincie Zuid-Holland, ter plaatse van de aanlanding van de brug en de aansluiting op de Sportlaan in Lisse. Daar geldt bestemmingsplan 'De waterkanten' (vastgesteld 28 februari 2013). Ook daar is het plan strijdig met het bestemmingsplan. Er is daarom afgesproken dat de gemeente Lisse een aparte procedure zal doorlopen om dat deel van het tracé planologisch mogelijk te maken.

1.3.2 Een Provinciaal Inpassingsplan (PIP)
In veel gevallen zorgt de gemeente ervoor dat een bestemmingsplan wordt opgesteld voor haar grondgebied, echter kunnen ook provincies hier het initiatief voor nemen. Een dergelijk bestemmingsplan wordt een 'Provinciaal Inpassingsplan' (PIP) genoemd. De provincie kan een PIP vaststellen in het geval dat de provincie hier belang bij heeft of als een plan gemeente overstijgend is. Er is daarom voor gekozen om de HOV-verbinding met een PIP planologisch mogelijk te maken. De Crisis- en herstelwet is van toepassing op de HOV-verbinding Noordwijk - Schiphol. Die geldt namelijk voor alle besluiten over de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten van provinciaal belang.

Provinciaal belang
Een provinciaal inpassingsplan kan worden vastgesteld wanneer er sprake is van provinciaal belang. Ook in het kader van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol is er sprake van meerdere provinciale belangen. Deze belangen staan onderstaand opgesomd:

- Een goede bereikbaarheid en doorstroming voor de regio:

Door de komst van de HOV-verbinding zullen er tussen Noordwijk en Schiphol bussen gaan rijden die betrouwbaar, snel en comfortabel zijn en met een hoge frequentie rijden. Ook hoeft de bus in de toekomst niet meer om te rijden via de N207, maar kan de bus gebruik maken van de verbinding over de Ringvaart. De ontwikkeling is hiermee een impuls op het gebied van zowel bereikbaarheid als doorstroming voor de gehele regio.

- Er zijn afspraken gemaakt in de Stuurgroep over de realisatie

De Stuurgroep bestaat uit alle bestuurders van de samenwerkingspartners omtrent de realisatie van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol. De samenwerkingspartners van de Stuurgroep bestaan uit de betrokken gemeenten, het samenwerkingsorgaan regio Holland Rijnland, de provincie Noord-Holland, de provincie Zuid-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Op 14 maart 2014 hebben de bestuurders van deze samenwerkingspartners afgesproken om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren. Op basis van de gesignaleerde provinciale belangen van een goede bereikbaarheid en doorstroming, is in de Stuurgroep afgesproken dat de provincie Noord-Holland de brug over de Ringvaart en het tracé in Haarlemmermeer realiseert.

- De provincie Noord-Holland draagt bij aan de financiering

De provincie Noord-Holland zal zorgen voor een financiële bijdrage aan het te ontwikkelen HOV-tracé. De reserveringskosten van het maatregelenpakket voor het gehele tracé bedragen in totaal 53,8 miljoen euro. Deze reserveringen zijn ingeschat bij het opstellen van de bestuursovereenkomst. Hiervan is voor het realiseren van het tracégedeelte op Noord-Hollands grondgebied een bedrag van 15,8 miljoen euro gereserveerd. Dit wordt gezamenlijk gefinancierd door de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. De gemeente Haarlemmermeer levert aan dit maatregelenpakket geen financiële bijdrage. Uitzondering hierop is het fietspad, welke onderdeel uitmaakt van de brug over de Ringvaart, en het voetpad in de dijkzone. Daar zijn aparte afspraken over gemaakt en draagt de gemeente Haarlemmermeer wel financieel aan bij.

Horen van de gemeenteraden
Zoals eerder is genoemd mag een provinciaal inpassingsplan alleen worden vastgesteld wanneer er sprake is van provinciaal belang, maar er is daarnaast nog een eis. Deze eis heeft betrekking op het horen van de gemeenteraden van de betrokken gemeenten. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.26 lid 1, is bepaald dat gemeenteraden van de bij het inpassingsplan betrokken gronden, dienen te worden gehoord door de provincie over het voornemen voor het opstellen van een inpassingsplan. De provincie Noord-Holland heeft met de betrokken gemeenten dan ook nauw contact over de realisatie van de HOV-verbinding tussen Lisse en P+R Getsewoud in Nieuw-Vennep. De gemeente Haarlemmermeer heeft de busverbinding opgenomen in haar Deltaplan Bereikbaarheid waarmee de raad op 26 januari 2012 mee heeft ingestemd. Om de verdere realisatie van de busverbinding mogelijk te maken wordt er door alle betrokken partijen intensief samengewerkt. De gemeenteraad van Haarlemmermeer is per brief uitgenodigd te reageren op het concept Ontwerp-PIP.

Doel van het inpassingsplan
In het provinciaal inpassingsplan wordt geregeld, net als in een gemeentelijk bestemmingsplan, welke functies er in een plangebied mogelijk worden gemaakt en op welke plekken er mag worden gebouwd. De vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels, de verbeelding en de toelichting. De regels zijn de voorschriften die gelden, op de verbeelding is de plankaart weergegeven en in de toelichting wordt het project tekstueel verduidelijkt.

Bij toepassing van bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van respectievelijk de gemeenteraad en burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een aantal uitzonderingen welke genoemd zijn in artikel 3.26 lid 4 Wro. Zo blijft de gemeente in principe bevoegd om een omgevingsvergunning voor de binnenplanse afwijking van het inpassingsplan te verlenen. Provinciale Staten kunnen echter een besluit nemen waarin is bepaald dat ook voor die bevoegdheden Gedeputeerde Staten bevoegd is. In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro bij burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente te leggen.

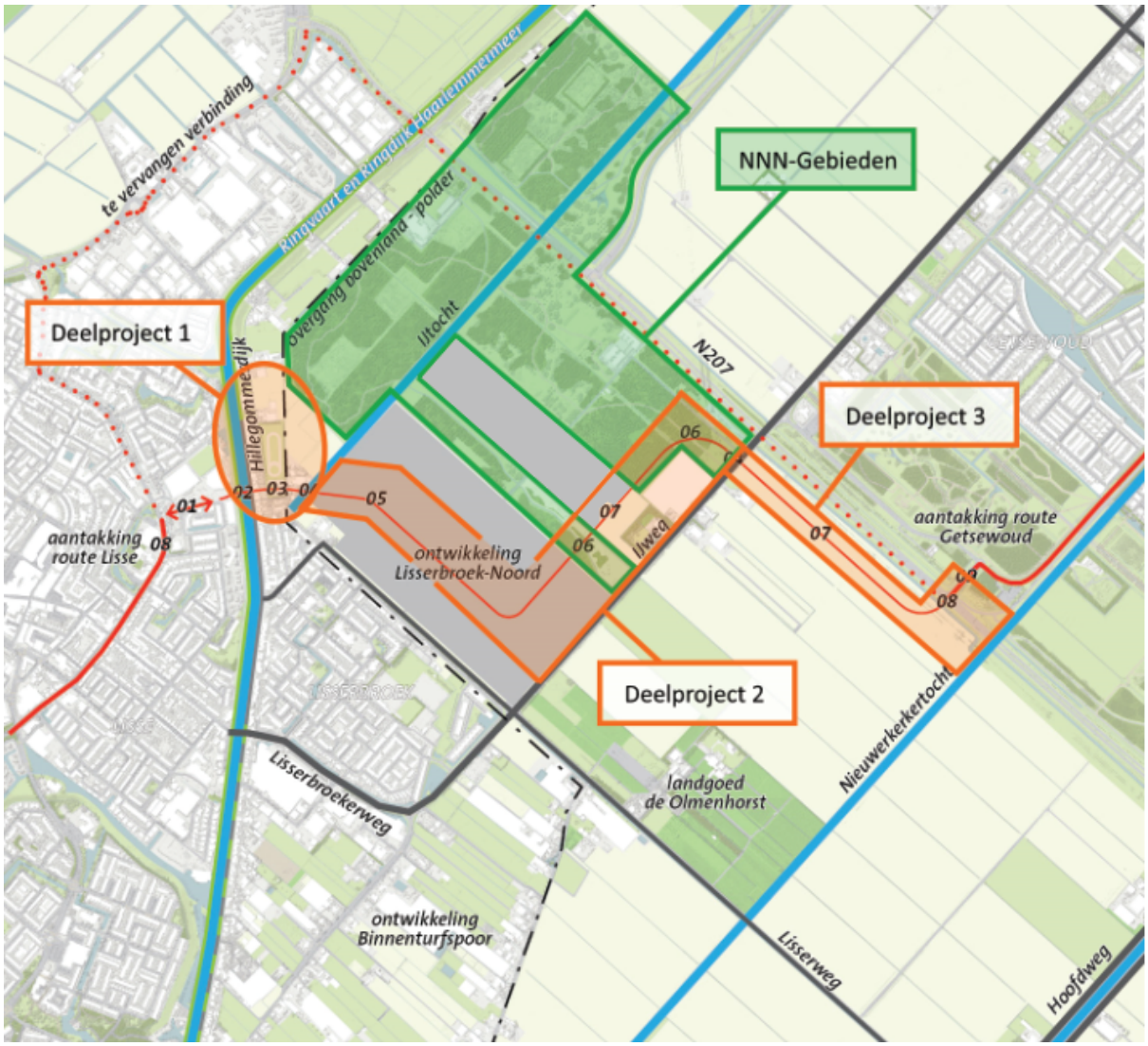
1.4 Leeswijzer

Na dit eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie verder beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de planomschrijving weergegeven. In het daarop volgende hoofdstuk 4 wordt het beleidskader beschreven. Hierin komt het rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid aan bod met betrekking tot de HOV-verbinding. De omgevingsaspecten komen in hoofdstuk 5 aan de orde. Daarna volgt de juridische planopzet in hoofdstuk 6. Tot slot worden zowel de maatschappelijke als economische uitvoerbaarheid beschreven in hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Huidige situatie

Het te realiseren tracégedeelte binnen de provincie Noord-Holland is opgeknipt in drie deelprojecten. De ligging van de drie deelprojecten van de HOV-baan is in figuur 2-1 weergegeven. In deze paragraaf worden vervolgens de deelprojecten in de huidige situatie beschreven.



Figuur 2-1: Overzicht ligging van Deelprojectgebieden

Deelproject 1
Deelproject 1 is gelegen langs de Hillegommerdijk en over de Ringvaart. Dit is vooral een woongebied. Daarnaast is ook de IJs- en Skeelerclub van Lisserbroek daar gelegen, met een ontsluiting aan de Hillegommerdijk. Ook is er in deelgebied 1 een agrarisch bedrijf gevestigd. Dit bedrijf heeft een ontsluitingsweg die aansluiting vindt op de Hillegommerdijk. In figuur 2-2 is een luchtfoto van het gebied te zien. Figuur 2-3 laat een straatfoto zien, gezien vanaf het zuiden.

Figuur 2-2: Luchtfoto van deelprojectgebied 1

Figuur 2-3: Straatfoto op de Hillegommerdijk, gezien vanaf het zuiden.

Deelprojecten 2 en 3

Op dit moment bestaat het plangebied in deelprojecten 2 en 3 voornamelijk uit landelijk gebied voor agrarische doeleinden. Daarnaast zijn er delen die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Naast het Natuurwetwerk Nederland zijn er verder in deze deelgebieden een aantal bedrijven gevestigd. Er bevinden zich langs de IJweg een tweetal akkerbouwbedrijven, een droogbloemenwinkel en een logistieke dienstverlener in diepvriesproducten. Aan de Middenweg is de Stichting Ons Tweede Thuis gevestigd. Deze stichting heeft een ontsluiting vanaf de IJweg. De onderstaande figuur 2-4 laat een luchtfoto zien van de deelprojectgebieden twee en drie. In figuur 2-5 is de situatie bij de N207 weergegeven met de bestaande fietstunnel en de fietsbrug.

Figuur 2-4: Luchtfoto deelprojectgebieden 2 en 3.

Figuur 2-5: Luchtfoto van de bestaande situatie nabij P&R Getsewoud in Nieuw-Vennep, met in het zuiden de bestaande fietstunnel en fietsbrug.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Doelstellingen en uitgangspunten

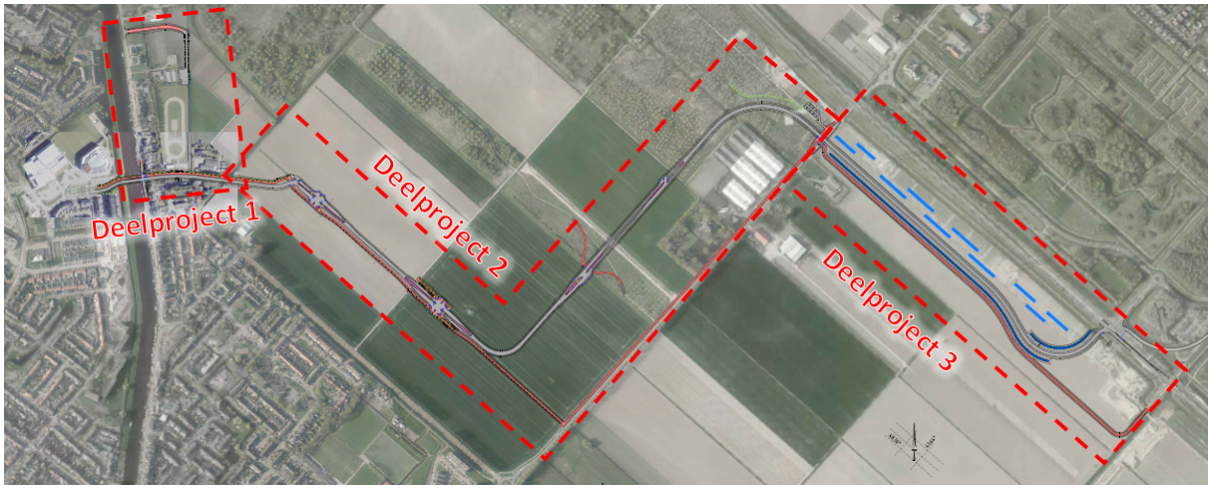
De aanleg van de HOV-verbinding is een gezamenlijke ambitie van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Lisse, Noordwijk, Haarlemmermeer en Teylingen, de Vervoerregio Amsterdam en de regio Holland Rijnland met als doel de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Van deze verbeteringsmaatregelen maakt ook dit HOV-tracé onderdeel van uit. Het doel is om de huidige buslijnen 361 en 385 op te waarderen tot een R-net lijn. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Alleen de eerstgenoemde, lijn 361, zal in de toekomst gebruik gaan maken van de nieuwe HOV-verbinding binnen de grenzen van de provincie Noord-Holland.

Met de komst van de brug over de Ringvaart is de route sneller dan die in de huidige situatie en zorgt er daarnaast voor dat de inwoners van Lisse straks gebruik kunnen maken van de bus. Verder zal deze lijn de geplande nieuwe woonwijk in Lisserbroek-Noord gaan ontsluiten. De HOV-baan zal vervolgens verderop op de N207 worden aangesloten en vervolgt haar route in de richting van de Rijksweg A4 met als eindbestemming Schiphol.

Met deze ontwikkeling wordt een betere bereikbaarheid gecreëerd in de grensstreek van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Het uiteindelijke doel is om in 2028 door de hele Randstad hetzelfde, herkenbare hoogwaardige openbaar vervoer te laten rijden.

3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden

De ontwikkeling van het HOV-traject wordt onderverdeeld in drie deelprojecten. In hoofdstukken 1 en 2 is hier al kort op ingegaan. In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen per deelproject nauwkeurig weergegeven.



Figuur 3-1: het planvoornemen van het HOV-tracé Noord-Holland in drie deelprojecten

Deelproject 1: de brug over de Ringvaart met de dijkzone
Het eerste deelproject bestaat uit de realisatie van de brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek. In de onderstaande figuur is een ontwerp van deze brug weergegeven. Voor de ontwikkeling van het plan is rekening gehouden met het geldende Beeldkwaliteitsplan. Dit Beeldkwaliteitsplan wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4 over het beleidskader (paragraaf 4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring').

De nieuwe ophaalbrug over de Ringvaart
De nieuwe ophaalbrug kruist de Ringvaart en de dijken van de Haarlemmermeerpolder en verbindt het dorp Lisserbroek met Lisse. Zoals op het onderstaande ontwerp van figuur 3-2 is te zien zal er niet alleen worden voorzien in een busbaan, maar ook in een afzonderlijk voet- en fietspad. Het fietspad over

de brug maakt onderdeel uit van de doorfietsroute welke in het HOV-plan is opgenomen. Voor het voetpad geldt ook dat deze verder wordt doorgetrokken. De brug is niet toegankelijk voor autoverkeer. Alleen de nood- en hulpdiensten mogen in noodgevallen gebruik maken van de brug.

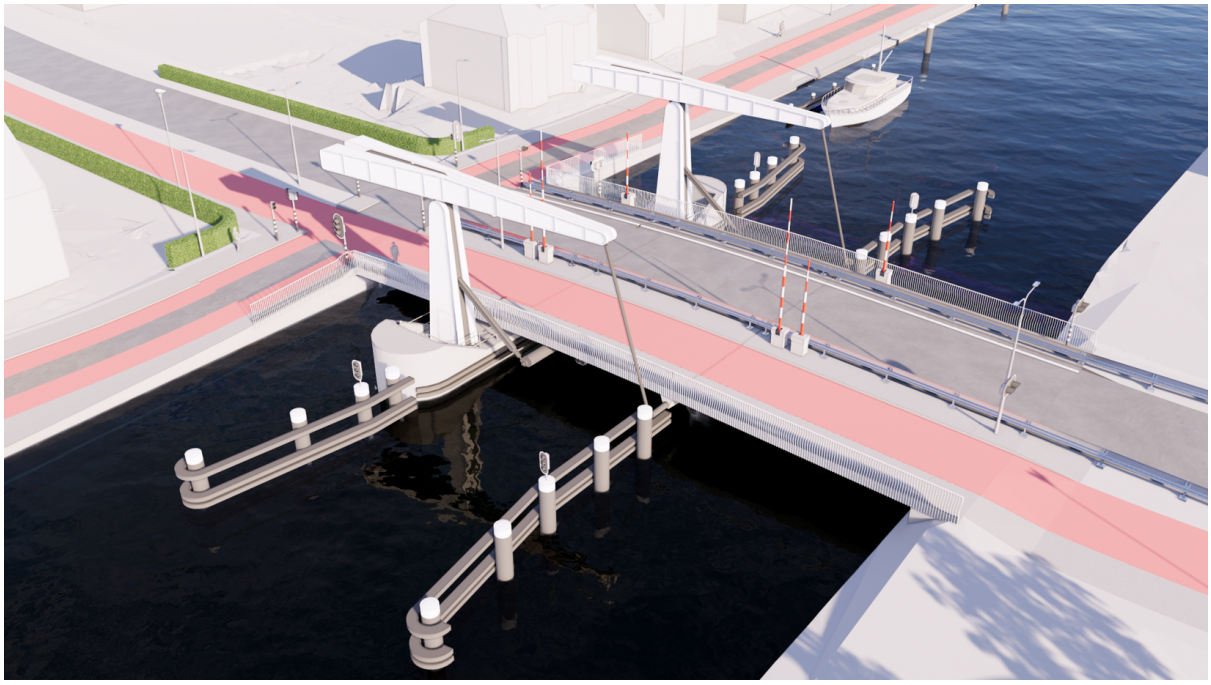
De brug over de Ringvaart zorgt ervoor dat de route korter en daarmee sneller is dan de huidige bestaande busroute via de provinciale N208 en N207. Daarnaast kunnen ook de inwoners van Lisse en Lisserbroek in de toekomst gebruik maken van de nieuwe buslijn. De dichtstbijzijnde halte zal gerealiseerd worden op circa 200 meter over de brug in Lisse. Verder zal de HOV-verbinding aansluiten op de toekomstige woningbouwplannen in Lisserbroek-Noord. Op deze locatie bij de woningbouwopgave zal ook een bushaltevoorziening worden gerealiseerd. Het ontwerp van de HOV-baan wordt dan ook nauwkeurig afgestemd met de ontwikkelaars die deze toekomstige woningbouw realiseren. Daarnaast wordt de inpassing afgestemd met alle grondeigenaren. Vertegenwoordigers van de bewoners, ontwikkelaars en de gemeente werken hiervoor samen in de zogenaamde 'Driehoek'.

De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de direct omgeving. Om de nadelige effecten op de omgeving te minimaliseren en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende eisen/randvoorwaarden is in het voorontwerp van de brug onderzoek gedaan naar de meest optimale doorvaarthoogte.
Om eenduidigheid te brengen in de wijze waarop de doorvaarthoogte wordt benoemd is afgesproken om deze weer te geven in meters t.o.v. maatgevend hoogwater (MWH). Hiervoor komt bijvoorbeeld 1,60m+peil overeen met 1,50m+MHW. Op kanalen en bij kortdurende waterstandsvariaties is dit de waterstand, die 1% van de tijd overschreden wordt, gemeten over de laatste 10 jaar

Variaties doorvaarthoogte (t.o.v. MHW)
- 1,50 m (maat gerelateerd aan schaatser, maat aangehouden in de voorgaande variantenstudie)
- 1,40 m (maat gerelateerd aan passage vleermuizen)
- 1,25 m (maat gerelateerd aan roeiboten/kano's)
- 1,00 m (maat gerelateerd aan onderhoud HHR Rijnland)

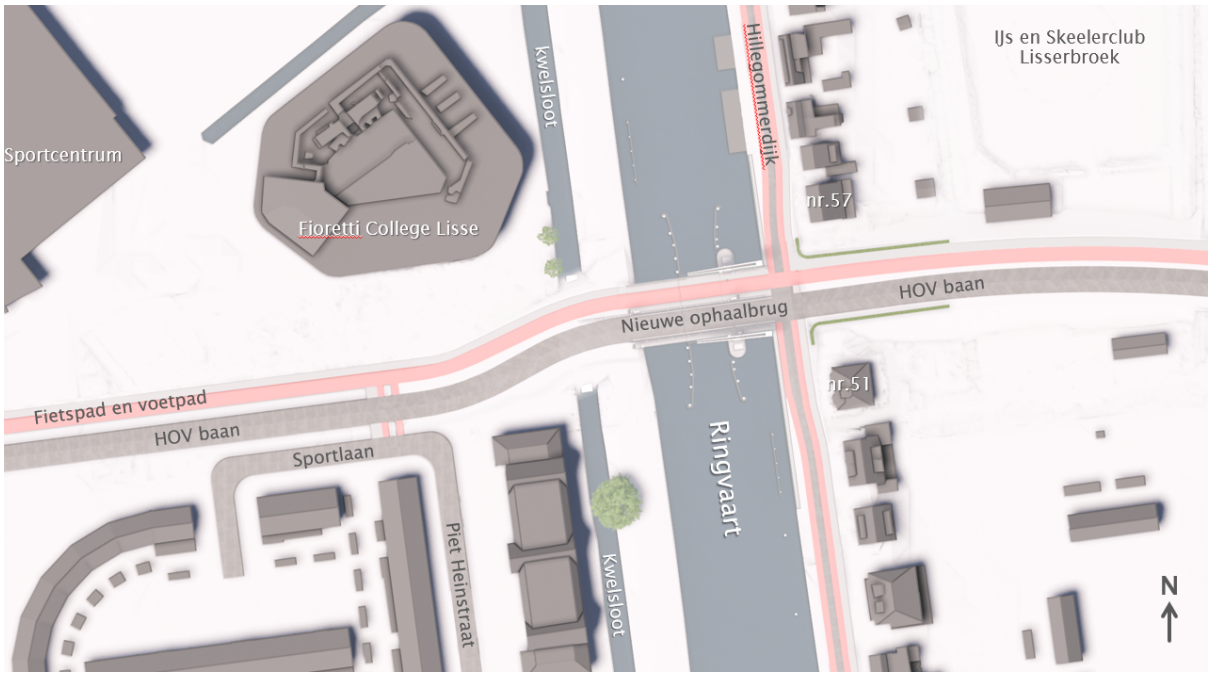
Dit heeft geleid tot afweging van volgende doorvaarthoogtes (t.o.v. MHW)
- 1,50 m
- 1,25 m
- 1,00 m

Op basis van inpasbaarheid van de busbaan bij de Hillegommerdijk is tijdens het ontwerp in eerste instantie geadviseerd om een doorvaarthoogte van 1,00 m t.o.v. MHW aan te houden. Vanwege de belangen van recreatieve scheepvaart en ecologie is uiteindelijk besloten om 1,25 meter t.o.v. MHW aan te houden. In de praktijk betekent dit een doorvaarthoogte van 1,35 meter t.o.v. streefpeil. Bij de aansluiting van de brug op de Hillegommerdijk is deze hoogte nog in te passen. Bij een hogere doorvaarhoogte kan niet meer goed aangesloten worden op de Hillegommerdijk zonder grote impact op de bereikbaarheid van de woningen.



Figuur 3-2: een ontwerptekening van de brug over de Ringvaart vanuit het noordoosten bezien

De aansluiting op het Zuid-Hollands plangebied
Ten westen van de Ringvaart, in Lisse, bevindt zich een diversiteit aan functies. Naast de aanwezige woningen is er ook een middelbare school en een sportcentrum gevestigd. De nabijgelegen woningen in Lisse bestaan uit een mix van twee- tot drielaags appartementencomplexen en eengezinswoningen. Het bovenaanzicht van de toekomstige situatie is weergegeven in de onderstaande figuur 3-3. Dit deel wat onderdeel uitmaakt van Lisse valt binnen de provinciegrenzen van Zuid-Holland en behoort hiermee niet tot het plangebied van de provincie Noord-Holland.



Figuur 3-3: Situatietekening deelproject 1

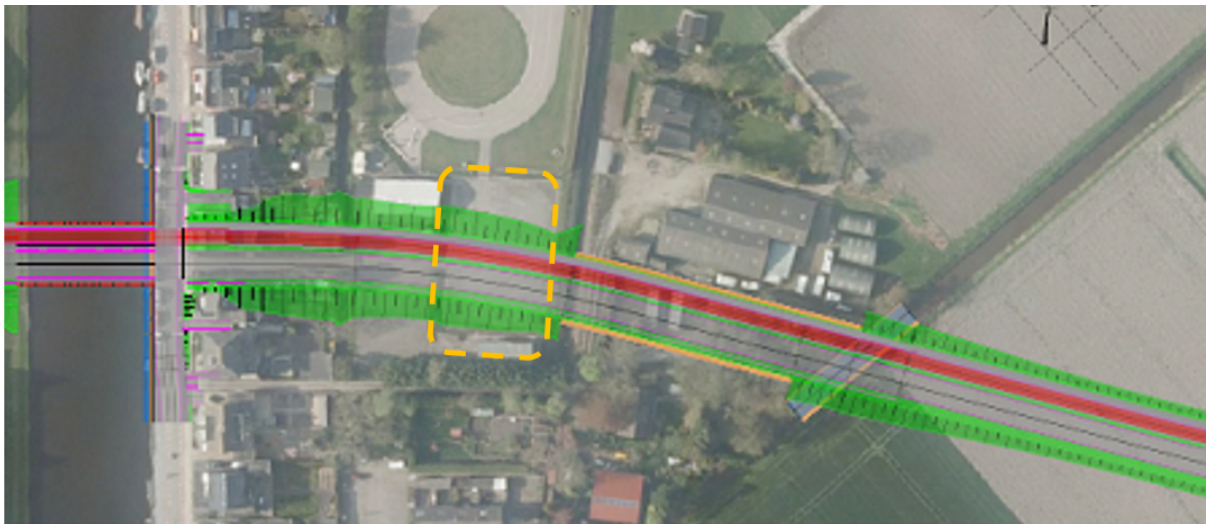
De HOV-baan wordt binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur gerealiseerd
De nieuwe ophaalbrug over de Ringvaart en de HOV-baan hebben ook invloed op de bestaande situatie. De Hillegommerdijk zal moeten worden opgehoogd en daarnaast wordt de HOV-baan gerealiseerd binnen bestaande stedenbouwkundige structuren. Als gevolg van het aanpassen van de kruising van de nieuwe ophaalbrug, de Hillegommerdijk en de nieuwe HOV-baan moeten er woningen worden gesloopt.

Het gaat in dit geval om drie woningen. Het betreft de woningen aan de Hillegommerdijk 52, 55 en 56. De bewoners van deze woningen zullen worden gecompenseerd. Daarnaast zijn er ook woningen die in de nieuwe situatie naast de HOV-baan komen te liggen en niet hoeven te worden gesloopt. Voor deze bewoners geldt dat zij mogelijk in aanmerking kunnen komen voor planschade. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Naast de te slopen woningen zullen ook een aantal parkeerplaatsen langs de Ringvaart aan de Hillegommerdijk verloren gaan. De brug over de Ringvaart wordt op palen gefundeerd. Daarom dient zowel aan de kant van Lisse als Lisserbroek een ophoging te worden gemaakt om vanaf het maaiveld naar de brug te komen. Aan de Lisserbroekse en daarmee Noord-Hollandse zijde vindt deze ophoging plaats ter hoogte van het kruispunt. Om deze reden zullen tien parkeerplaatsen verloren gaan. Om welke parkeerplaatsen het gaat is op de onderstaande figuur 3-4 schematisch weergegeven. In paragraaf 5.3 Verkeer en parkeren wordt beschreven welke invloed dit zal hebben op de parkeerdruk.

Figuur 3-4: Situatietekening kruising Hillegommerdijk en HOV, met rood de te verwijderen parkeerplaatsen, en met oranje de te slopen woningen.

Wanneer de HOV-baan verder wordt gevolgd, in de richting van Lisserbroek-Noord, bevinden zich daar de ijs- en skeelerclub en een agrarisch bedrijf. De parkeerplaatsen ten behoeve van de ijs- en skeelerclub liggen op de locatie waar de HOV-baan komt te liggen en dit geldt ook voor de ontsluitingsroute van het agrarisch bedrijf. Op de onderstaande afbeelding zijn de bestaande parkeerplaatsen aangegeven met een gele stippellijn.

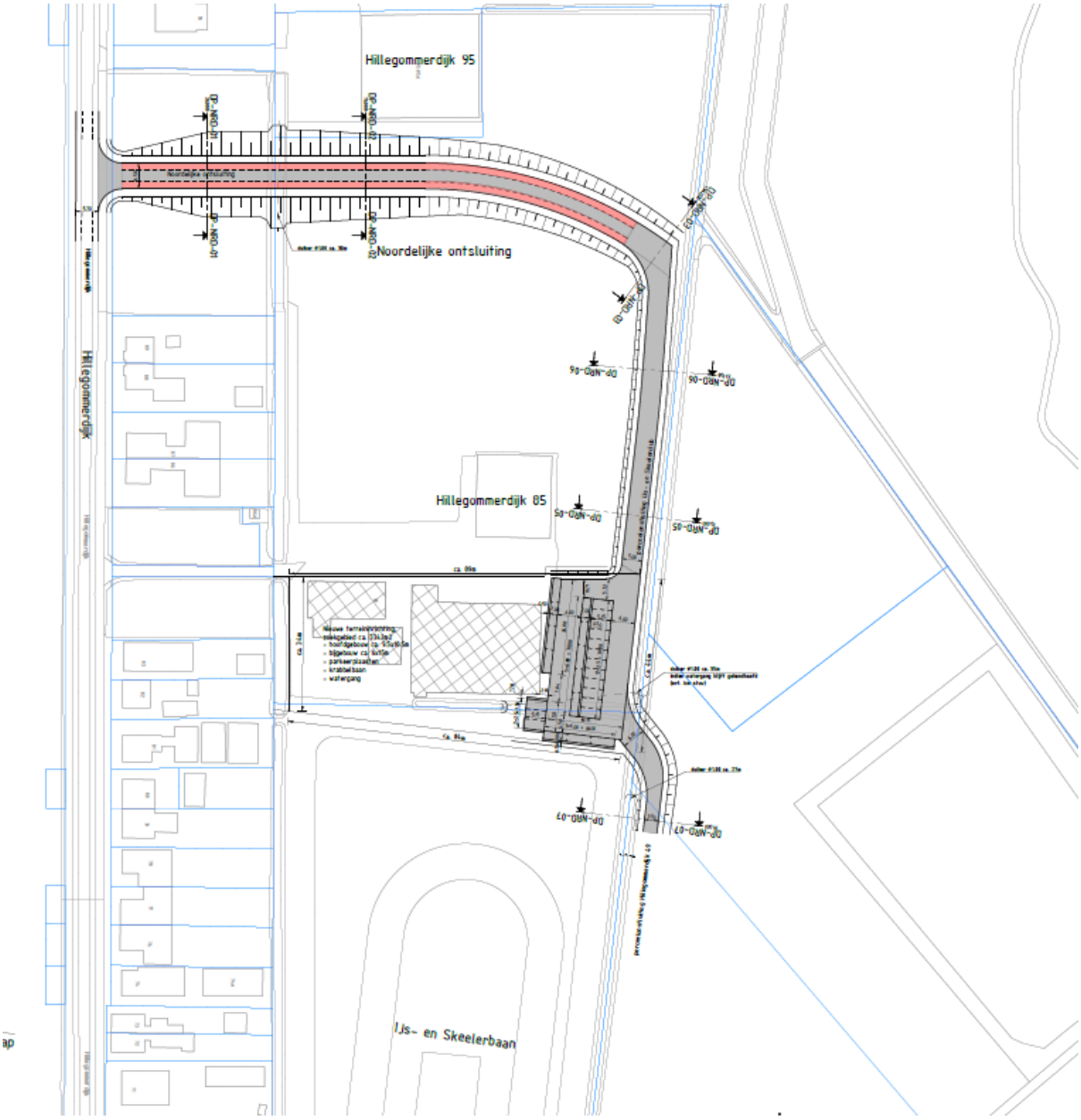


Figuur 3-5: De locatie van de HOV-baan geprojecteerd op de bestaande ontsluitingsroute van het agrarisch bedrijf en de ontsluitingsroute met parkeerplaatsen van de ijs- en skeelerclub.

Door het verdwijnen van de parkeerplaatsen en de bestaande ontsluitingsroute zal zowel het agrarisch bedrijf en de ijs- en skeelerclub op een alternatieve wijze moeten worden ontsloten.

In het planvoornemen is een nieuwe ontsluitingsweg opgenomen voor de ijs- en skeelerclub. Deze is weergegeven op de onderstaande figuur 3-6 ten noorden van deze club. Naast de nieuwe ontsluitingsroute wordt op deze locatie ook voorzien in de te compenseren parkeerplaatsen ten behoeve van de club. Deze compensatie vindt plaats nabij het terrein van een land- en tuinbouwbedrijf.

Ook wordt er vanaf het nieuwe parkeerterrein een aansluiting gemaakt op het perceel van Hillegommerdijk 49. De verdere ontsluiting op het perceel zelf wordt door de eigenaar verder uitgewerkt. Naast de nieuwe ontsluitingsweg en parkeerplaatsen zal er ook een nieuw clubgebouw, krabbelbaan en technische ruimte worden gerealiseerd in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer. Deze onderdelen vallen buiten de scope van dit inpassingsplan voor de te realiseren HOV-verbinding. Op de onderstaande figuur is de nieuwe ontsluitingsroute van de ijs-en skeelerclub weergegeven.



Figuur 3-6: Nieuwe ontsluitingsroute ten noorden van de ijs- en skeelerclub

Deelproject 2: de gebiedsontwikkelingslocatie Lisserbroek-Noord

In de gemeente Haarlemmermeer is grote behoefte aan meer woningen. Er zijn plannen voor twee nieuwe woongebieden bij het huidige Lisserbroek: Binnen Turfspoor en Noord inclusief het dorpshart. Een toename van het aantal inwoners heeft effect op de bereikbaarheid, voorzieningen, leefbaarheid en sociale binding die voor het nieuwe Lisserbroek nodig is. Er zijn 2500- 4000 woningen voorzien met bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De nieuwe HOV-baan loopt door de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek Noord. De locatie van Lisserbroek Noord is gelegen tussen de Ringvaart, Lisserweg, Nieuwerkerkertocht en de N207. In het kader van deze gebiedsontwikkeling zal de HOV-verbinding een aanvullende rol spelen voor zowel de huidige als toekomstige bewoners van Lisserbroek. Het gehele tracé wordt dan ook afgestemd met de ontwikkelaars van de

gebiedsontwikkelingen waar de HOV doorheen gaat lopen.

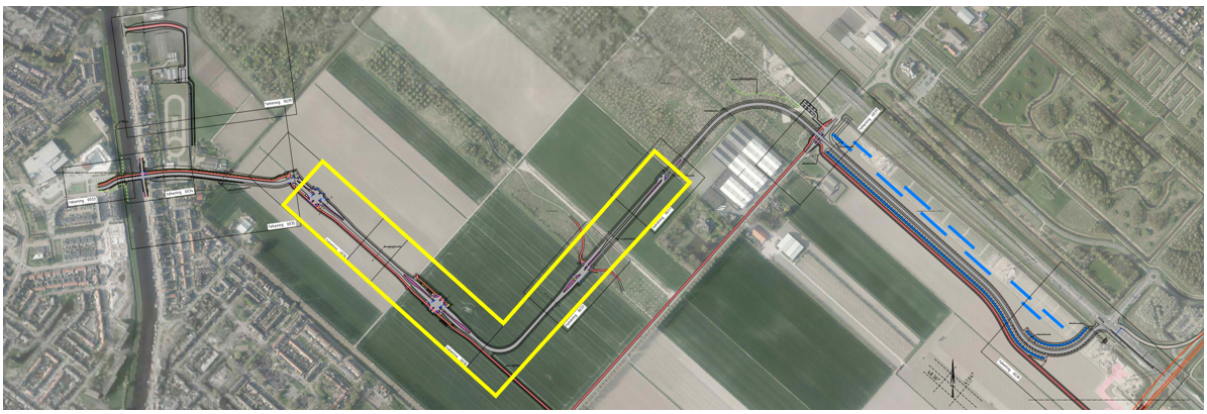
Doorfietspad
Ook wordt het doorfietspad langs de busbaan ter hoogte van de bocht verbonden met het doorfietspad langs de IJweg. Dit is weergegeven in figuur 3-7.

Figuur 3-7: Ontwerp van het HOV-tracé in deelprojectgebied 2

Bushaltes
Aan weerszijden van de weg worden bushaltes gerealiseerd. De bushaltes zijn in de bovenstaande figuur 3-7 weergegeven aan de hand van twee paarse bussen. Deze beide haltes zullen worden voorzien van een fietsenstalling, wachtvoorziening en een reizigersinformatiesysteem. In het volgende hoofdstuk van het Beleidskader is onderbouwd dat de HOV-verbinding deel uit gaat maken van een R-Net verbinding. Op de onderstaande afbeelding is een voorbeeld weergegeven van een R-Net bushalte inclusief de genoemde voorzieningen.

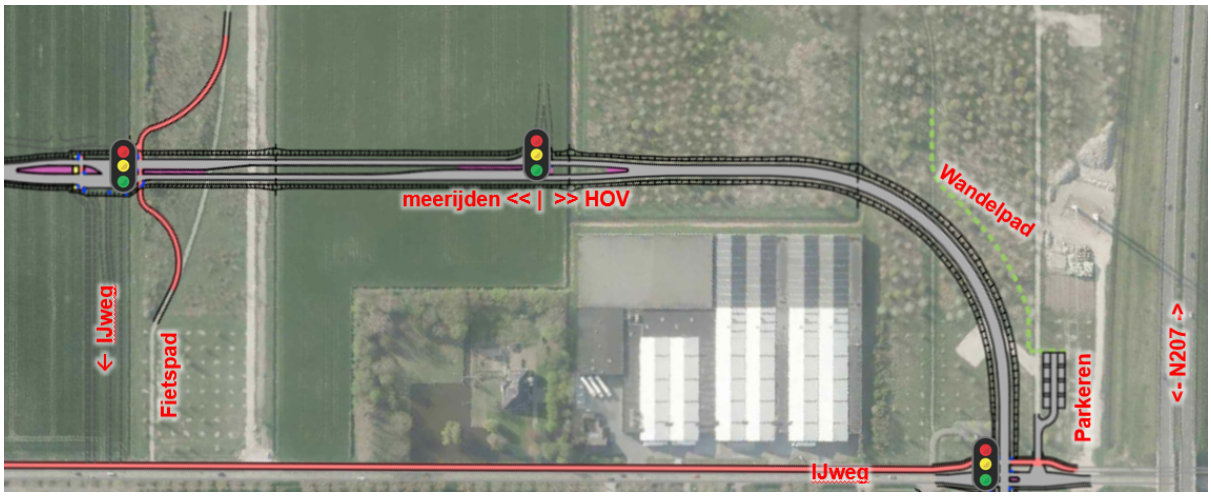
Figuur: 3-8: een voorbeeld van een ontwerp van een R-Net bushalte

Meerijden na de realisatie van Lisserbroek-Noord
In de toekomstige situatie wanneer de woningbouwopgave van Lisserbroek-Noord is gerealiseerd, dan zullen ook auto's deels gebruik kunnen maken van de busbaan. Op de onderstaande figuur is het deel van de HOV-baan waarbij sprake is van 'meerijden' met het geel omlijnd. Omdat het meerijden nadrukkelijk verbonden is aan de woningbouwontwikkeling, is de ruimtelijke procedure van het meerijden gekoppeld aan het ruimtelijk plan voor de woningbouwontwikkeling. Hierdoor is het meerijden geen onderdeel van dit provinciaal inpassingsplan.



Figuur 3-9: weergave van het deel meerijden in de toekomstige situatie wanneer de woningbouw is gerealiseerd

In figuur 3-10 is het voorontwerp te zien van het tracé langs de IJweg. Dit stuk omvat de kruising met de IJweg, het realiseren van een nieuwe parkeerplaats en een wandelpad. Ook is het kruispunt tussen de HOV-baan en de nieuwe wegen richting de IJweg en de N207 te zien, dat onderdeel uitmaakt van deelproject 2. Links is een fietspad gelegen en de stippellijn rechts betreft het wandelpad. Onderin de afbeelding loopt het bestaande fietspad langs de IJweg.

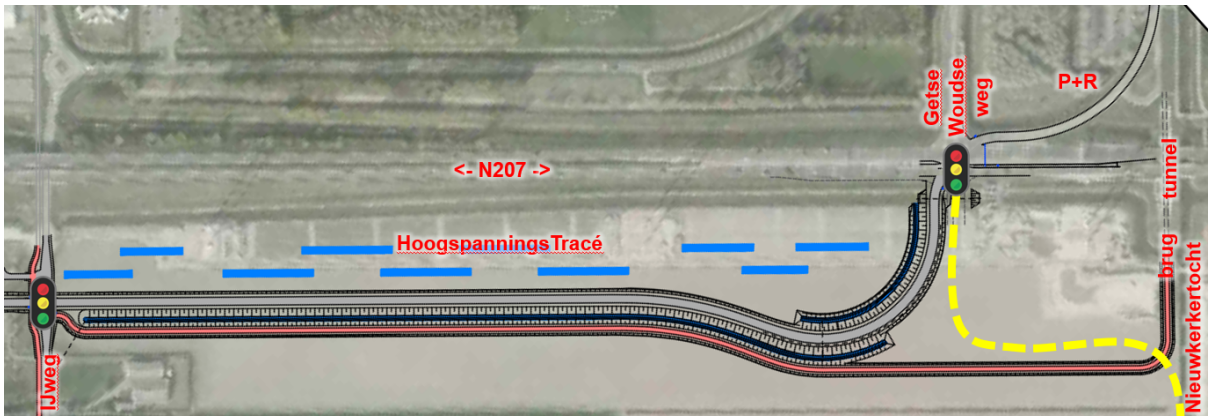


Figuur 3-10: HOV-tracé langs de IJweg

<u>Deelproject 3: de route tussen de IJweg en de P+R locatie Getsewoud</u>
In deelproject 3 gaat het om het realiseren van de aansluiting met de N207.

Vanaf de kruising met de IJweg wordt de HOV vervolgd parallel langs de N207 en het naastgelegen hoogspanningstracé. De HOV zal ter hoogte van de bestaande verkeerslichten worden aangesloten richting de Getsewoudseweg. Ook zal het doorfietspad, de rode doorgetrokken lijn op figuur 3-11, worden aangesloten op de bestaande fietsbrug- en tunnel. Daarnaast is er een gele stippellijn in figuur 3-11 weergegeven. Dit is de globale situering van het wegverkeer van de mogelijk toekomstig Nieuwekerkertocht weg die aansluiting vindt op de N207. In het ontwerp van de HOV-baan is hier rekening mee gehouden. Het daadwerkelijke profiel van deze Nieuwekerkertocht weg is echter nog

onbekend. Het is dan ook geen onderdeel van het provinciaal inpassingsplan. Wel wordt er dus rekening mee gehouden in het ontwerp zodat een toekomstige Nieuwekerkertocht weg niet onmogelijk wordt gemaakt.



Figuur 3-11: HOV-tracé langs de N207

Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebied)
Het tracé in het tweede deelproject loopt door het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk verbindt natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. De provincies zijn verantwoordelijk voor het Natuurnetwerk Nederland op het land. Met de komst van de HOV-verbinding gaat er een deel van dit NNN-gebied verloren en treedt er versnippering op. Dit verlies aan Natuurnetwerk Nederland dient daarom te worden gecompenseerd. De benodigde NNN-compensatie vindt plaats binnen deelproject 3 en is weergegeven in afbeelding 3-12. In paragraaf 5.9 Ecologie wordt dit onderdeel nader toegelicht en komt ook het compensatieplan aan de orde.

Figuur 3-12: Locatie NNN-compensatie met rood aangegeven

Hoofdstuk 4 Beleidskader

Het planvoornemen van het te ontwikkelen HOV-tracé dient aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevante beleid, wet- en regelgeving. In dit vierde hoofdstuk wordt dit planvoornemen getoetst aan het geldende ruimtelijk en planologisch beleid van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Wettelijk kader
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040.

De juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling (Rarro). Het Barro en Rarro zijn in werking sinds 2011 en bevatten onderwerpen die van Rijksbelang zijn, zoals defensie, de ecologische hoofdstructuur, ruimte voor de rivier, kustverdediging, de elektriciteitsvoorziening en de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet. In het Barro worden geen specifieke onderwerpen of gebieden genoemd die betrekking hebben op het plangebied.

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten.

Conclusie
De HOV-verbinding is lijn met het Barro.

4.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel (uitgezonderd Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone). De NOVI is vastgesteld op 11 september 2020.

De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 (NWP) op grond van de Waterwet. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Omgevingskwaliteit is daarmee het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het rijk.

Nationale belangen
Met de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen. De eerste drie nationale belangen zijn van een ander, meer overkoepelend karakter, dan de overige. Deze nationale belangen zijn:
1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.

6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO2-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter-)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Prioriteiten
Tevens geeft de NOVI richting met behulp van vier prioriteiten:
1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energiestrategie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Afwegingsprincipes
Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als de ondergrond. Zo wordt 'omgevingsinclusief' beleid gevoerd. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes:
1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen wordt voorkomen

Uitgangspunten voor samenwerking
De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij worden vier uitgangspunten gehanteerd:
1. Er wordt gewerkt als één overheid, samen met de samenleving
2. De opgave staat centraal
3. Er wordt gebiedsgericht gewerkt
4. Er wordt permanent en adaptief gewerkt aan de opgaven

Brede maatschappelijke betrokkenheid is een voorwaarde voor het slagen van gezamenlijke ambities. Daarom wordt in de NOVI tevens aandacht besteed aan participatie. Participatie vraagt om maatwerk per opgave, gebied en bestuurlijke situatie.

NOVI-gebieden
Ten slotte worden in de NOVI op vier thema's voorlopig acht zogenaamde NOVI-gebieden benoemd welke onderdeel worden van de Omgevingsagenda. Het Rijk zal in deze gebieden een actieve rol gaan spelen. Deze thema's en bijbehorende gebieden zijn:
1. Transities van havengebieden in Regio Rotterdam en Amsterdam
2. Transities landelijk gebied: De Peel en Groene Hart
3. Energie- en klimaattransities in relatie tot verstedelijking: Groningen en regio Zwolle
4. Transities in grensoverschrijdende context: Zuid-Limburg en de Zeeuwse havens/Zeeuws Vlaamse Kanaalzone.

Uitvoeringsagenda
De NOVI gaat vergezeld met een Uitvoeringsagenda, waarin staat hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. Zo helpt de NOVI om keuzes te maken waar dat moet. Want niet alles kan overal.

Conclusie
De komst van de HOV-verbinding voorziet in de realisatie van een verbeterde en hoogwaardige regionale openbaar vervoerverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Het planvoornemen voldoet daarmee aan verschillende nationale mobiliteitsbelangen, waaronder het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem alsmede het in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit. Dit zorgt er daarnaast voor, met name rondom de regio Schiphol, dat het aantrekkelijk ruimtelijk en economisch vestigingsklimaat verder wordt verbeterd. Ook voldoet het planvoornemen aan de prioriteiten waaraan de NOVI richting geeft. De komst van de HOV-verbinding zorgt er namelijk voor dat de positie van de regio en de onderlinge verbinding tussen de steden van Noord-Holland en Zuid-Holland sterker wordt. De realisatie van de HOV-verbinding is daarmee in lijn met de Nationale Omgevingsvisie.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Beleidskader
Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (hierna te noemen Omgevingsvisie NH2050) vastgesteld. In de Omgevingsvisie NH2050 geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden.

Ambities
Het leidende principe van de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving die goed is voor mens, plant en dier. Onder de hoofdambitie, balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samengestelde ambities geformuleerd. Hierbij komen de volgende thema's aan bod:

Leefomgeving:
- Klimaatverandering: een klimaatbestendig en water robuust Noord-Holland.
- Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidsbelasting en ontwikkeling in de ondergrond.
- Biodiversiteit en natuur: biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere doelen zoals een gezonde leefomgeving worden bereikt.

Gebruik van leefomgeving:
- Economische transitie: een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- Wonen en werken: vraag en aanbod van woon- en werklocaties moeten beter met elkaar in overeenstemming zijn. Woningbouw moet vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is het uitgangspunt.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van de provincie Noord-Holland verplaatsen producten of personen effectief, veilig en efficiënt waarbij negatieve gevolgen van mobiliteit op het klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het verwerken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie.

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

Energietransitie:
De ambitie voor de energietransitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd is op hernieuwbare energie. De provincie biedt de ruimte aan noodzakelijke energietransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de ambities voor verstedelijking en landschap.

5 bewegingen met ontwikkelprincipes:
Naast de ambities worden in de Omgevingsvisie NH2050 vijf samenhangende bewegingen geschetst. Bewegingen die laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op de samenleving afkomen en die zij willen faciliteren. Hiertoe zijn een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden meegegeven. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

- Dynamisch schiereiland: hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
- Metropool in ontwikkeling: hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's: gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
- Nieuwe energie: benut de economische kansen van de energietransitie
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: hierin staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Beschouwing
Met de komst van de HOV-verbinding wordt de verbinding tussen Noordwijk en Schiphol wordt het verplaatsen van personen effectiever, veiliger en efficiënter. Er wordt ingezet op een betere OV-verbinding in het grensgebied tussen Noord-Holland en Zuid-Holland. Het zorgt voor een betere verbinding in de Randstad waardoor de Metropoolregio steeds meer als één stad functioneert. Dit sluit aan op de bovengenoemde ontwikkelprincipes.

Conclusie
De HOV-verbinding past binnen de ambities en principes van de Omgevingsvisie NH2050.

4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

Beleidskader
De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie NH2050 zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (Omgevingsverordening NH2020). Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordening en de Wegenverordening. De provincie wil een eenvoudiger, duidelijker en meer integraal systeem van regels. Met meer ruimte voor lokaal en regionaal maatwerk en bestuurlijke afwegingsruimte. De omgevingsverordening is op 17 november 2020 in werking getreden.

Het tracé loopt door het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het natuurnetwerk is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk. In de Omgevingsverordening NH2020 is het beleid en de omgang met over deze gebieden verankerd. In de onderstaande figuur is de huidige situatie rondom het plangebied weergegeven waarin de groene en gele delen het NNN-gebied betreffen.

Figuur 4-1: Een uitsnede van het NNN-gebied in de omgeving van het planvoornemen

In paragraaf 6.4 van de provinciale Omgevingsverordening NH2020 heeft de provincie regels opgenomen over beschermd landelijk gebied. In de sub paragraaf 6.4.1. komen de regels van Natuur Netwerk Nederland aan de orde. In het daaropvolgende artikel 6.43 sub 2 staat dat een ruimtelijk plan ter plaatse van een werkinggebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen in ieder geval strekt tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. In artikel 6.43 sub 4 is omschreven dat het ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten mogelijk maakt die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van het oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden. In afwijking van dit vierde lid kan het ruimtelijk plan nieuwe activiteiten mogelijk maken, indien:

a. Er sprake is van een groot openbaar belang;
b. Er geen reële alternatieven zijn;
c. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

In de onderstaande figuur is globaal weergegeven wat het ruimtebeslag is als gevolg van de komst van het HOV-tracé. Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied ‘Haarlemmermeer’ (nummer 2 en 3 in Figuur 4-2). Het plangebied kruist daarnaast de Ecologische verbindingszone ter plaatse van nummer 1 in Figuur 4-2 en op twee plekken de ontwerp natuurverbinding ‘Haarlemmermeer en omgeving’ (nummer 4 in Figuur 4-2). Van de ontwerp natuurverbinding moet de ruimtelijke inpassing nog plaatsvinden.

Figuur 4-2: Raakvlakken tracé voor de HOV-verbinding ten opzichte van het NNN weergegeven als beheertypen, N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland en N16.04 Vochtig bos met productie

Ter plaatse van het projectgebied geldt ook het werkingsgebied landelijk gebied. Op grond van artikel 6.59 dient bij ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied rekening gehouden te worden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Ook is de voorwaarde dat een ruimtelijk plan een motivering bevat ten aanzien van deze leidraad. Dit is nader gemotiveerd in paragraaf 5.10.

Tevens geldt conform artikel 6.62 dat de toelichting van een ruimtelijk plan een motivering moet bevatten hoe rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Ten aanzien van overstromingsgevaar geldt dat de brug over de Ringvaart twee waterkeringen kruist. Als gevolg van het plan neemt de waterkerende functie van deze keringen niet af. De ontwikkeling is niet van invloed op watertekort, waterkwaliteit, hitte of wateroverlast in de omgeving. Om te borgen dat voldoende oppervlaktewater in de omgeving aanwezig is, wordt te dempen water en de toename aan verharding gecompenseerd. Dit is nader toegelicht in paragraaf 5.8.

Conclusie
De conclusie van dit planvoornemen is dat het in het kader van de Omgevingsverordening NH2020 uitvoerbaar is, mits wordt voldaan aan de compensatieregels.

4.2.3 Regionaal OV-toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland

Beleidskader
Binnen deze twee provincies vormt de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het economisch kloppend hart. Hier wonen 2,4 miljoen mensen, werken ruim 1,3 miljoen mensen en komen jaarlijks 18 miljoen mensen op bezoek vanuit het buitenland. De regio is van regionale, nationale en internationale betekenis. Niet alleen is hier de nationale luchthaven Schiphol gevestigd, met momenteel ruim 70 miljoen passagiers de derde van Europa, ook de vierde grootste zeehaven van Europa bevindt zich hier. De komende 20 jaar groeien de twee provincies sterk, er komen 328.000 woningen bij. Een schaalsprong in het openbaar vervoer is zowel nodig om de knelpunten op te lossen als de mogelijkheid te bieden om duurzaamheidsdoelen te realiseren. In het toekomstbeeld is de volgende ambitie gesteld: het openbaar vervoer (OV) maakt samen met de fiets en de auto onderdeel uit van een geïntegreerd en uitstootvrij systeem waarmee bewoners en bezoekers snel, milieuvriendelijk en efficiënt van deur-tot-deur kunnen reizen.

Het OV Toekomstbeeld 2040 is uitgewerkt in een Voorkeursnetwerk 2040. Het voorkeursnetwerk bestaat uit een samenstel van verbindingen waarover het OV (HOV-bus, tram metro en trein) met een bepaalde kwaliteit (snelheid en frequentie) wordt afgewikkeld. Het voorkeursnetwerk is gedifferentieerd en maakt onderscheid naar verschillende typen gebieden. Om de gestelde ambitie te verwezenlijken zijn ook voorstellen gedaan voor het verbeteren van het HOV-bus- en tramnet en de lightrail. Het gaat in het algemeen over het opwaarderen van bestaande verbindingen door het toevoegen van kleine infraverbeteringen, zodat snelheids- en betrouwbaarheidsverhoging (rijtijdwinst) mogelijk wordt. Ook zijn enkele nieuwe HOV-busverbindingen voorzien zoals Noordwijk-Schiphol en een nieuwe verbinding over de Schinkel.

Conclusie
De nieuwe HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol is benoemd in het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland, waarmee dit plan aansluit bij dit beleidskader.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA)

Beleidskader
Op 12 december 2017 is het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) vastgesteld door de regioraad van de VRA. Het beleidskader geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de
VRA voor de komende jaren aan hand van vijf strategische opgaven:

1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen;
2. Naar een CO_2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid;
3. Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie;
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Beschouwing
Dit PIP maakt de realisatie van het HOV-tracé tussen Noordwijk en Schiphol mogelijk. Hierbij wordt een busbaan aangelegd en daarnaast een gescheiden doorfietspad. In de realisatie van de brug over de Ringvaart wordt tevens voorzien van een gescheiden voetpad. Dit voetpad wordt ook na de brug verder doorgetrokken. Dit sluit aan op de eerste strategische opgave waarin dient worden gewerkt naar een betere integratie van verschillende vervoerwijzen. Daarnaast maakt het tracé onderdeel uit van het R-net systeem. R-net staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Daarmee sluit het planinitiatief aan op de derde strategische opgave in het kader van een prettige en veilige reis met meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie. Ook zal de lijn bijdragen aan de verdichtingsopgave. De gemeente Haarlemmermeer is enorm gegroeid en heeft te maken met problemen in de bereikbaarheid. Deze HOV-verbinding neemt een belangrijke barrière weg door een brug over de Ringvaart en het frequenter laten rijden van bussen die niet meer hoeven om te rijden via de N207. Voor de inpassing van de HOV-verbinding in de omgeving en om rekening te houden met de bestaande ruimtelijke kwaliteit, is een beeldkwaliteitskader opgesteld. Bij de verder uitwerking van het ontwerp is dit kader leidend, zodat ook voldaan wordt aan de vierde opgave van het beleidskader van de VRA.

Conclusie
Het initiatief voor de realisatie van het HOV-tracé sluit goed aan op het beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

Beleidskader
De Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 is op 3 maart 2022 vastgesteld. Deze visie helpt om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de beschikbare ruimte om te gaan. Ook inspireert de visie om opgaven gezamenlijk op te pakken. Het doel van deze omgevingsvisie is een aantrekkelijke leefomgeving, waar inwoners en ondernemers graag deel van uitmaken.

De mobiliteitsopgave
In het hoofdstuk van de thema's en gebieden komen ook de ambities van mobiliteit aan de orde. Mobiliteit is voor de Haarlemmermeer van vitaal belang voor het functioneren van de gemeente. Het is een goed bereikbare gemeente en de waardering voor deze goede verbindingen is onverminderd hoog. Echter, is deze bereikbaarheid de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in de omliggende gemeenten. De druk op verkeers- en vervoersnetwerken zal dan ook toe gaan nemen. Het doel van de gemeente Haarlemmermeer is om de groei van de mobiliteit te faciliteren, gerelateerd aan de ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschouwing
De gemeente Haarlemmermeer hanteert drie specifieke aandachtspunten, namelijk:
- Door de sneller economische groei in de metropoolregio, de toenemende verkeersstromen van en naar de luchthaven Schiphol in combinatie met de grote woningbouwopgave, ontstaat er druk op alle verkeersnetwerken. Het zet niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de veiligheid onder druk.
- Behalve de mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluiperverkeer. Daarom kijkt de gemeente opnieuw naar bestaande infrastructuur en wil verkeer zoveel mogelijk weren uit wijken om zo snel mogelijk naar het regionale netwerk te geleiden.
- De gemeente streeft ernaar, ook opgenomen in het beleid van de Vervoerregio Amsterdam, dat het naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem gerealiseerd wil hebben in 2050.

Verder wordt er in het beleid genoemd dat er versterkingen nodig zijn in Haarlemmermeer op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Hierbij wordt een stevige link met, in de Bollenstreek gewenste versterking van, de oost-west structuur gelegd. Aan deze versterking draagt het planvoornemen betreft de voorliggende HOV-verbinding bij. Deze ontwikkeling zal door de betere doorstroming, als gevolg van de komst van de nieuwe HOV-verbinding, leiden tot een verbetering van het milieu, gezondheid en veiligheid. Denk daarbij aan het ontlasten van de provinciale weg de N207. De gemeente streeft naar een steeds beter gebruikt netwerk van hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen waar ook dit planvoornemen in voorziet.

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen noodzaakt om te investeringen in uitbreiding van het openbaar vervoer netwerk. Nieuwe woonwijken en bedrijvenlocaties moeten uitstekend bereikbaar worden gemaakt met OV en HOV-verbindingen, zodat het kwalitatief en in reistijd een goed alternatief is voor het autogebruik. De HOV-verbinding zal het gebruik van het openbaar vervoer daarmee stimuleren. Op die manier ontstaat er keuzevrijheid. Van belang is bijvoorbeeld het investeren in nieuwe HOV-verbindingen om nieuwe ontwikkellocaties te realiseren. Een voorbeeld hiervan is de toekomstige woningbouwlocatie in Lisserbroek-Noord waar de HOV-verbinding in de toekomst deel van gaat uitmaken. Dit biedt de toekomstige bewoners een aantrekkelijke en comfortabele manier op verschillende lijnen naar andere bestemmingen in de regio. Eerst wordt voorzien in een goede HOV-baan om vervolgens dan pas te gaan bouwen. Op die manier hoopt de gemeente Haarlemmermeer grote knelpunten in de toekomst te voorkomen.

Ook zet de gemeente Haarlemmermeer in op het intensiveren van de fiets. Het fietsnetwerk van de gemeente Haarlemmermeer heeft in de basis een potentie om een sterkere rol te spelen voor dagelijkse vervoersbewegingen. Het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk op buurt- en wijkniveau dat aansluit op het hoofd- en snelfietsnetwerk (doorfietsverbindingen). Een goed fietsnetwerk vergroot de keuzevrijheid voor inwoners en heeft een positief effect op de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Niet alleen Hoogwaardig Openbaar Vervoer krijgt een prominente plek binnen het planvoornemen, maar ook de fiets wordt gefaciliteerd binnen de planscope. Dit gebeurt aan de hand van het realiseren van doorfietsroute van Getsewoud via Lisserbroek over de Ringvaart naar Lisse.

Conclusie
Hiermee is het planvoornemen in lijn met de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040.

4.4.2 Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040

Op 18 juni 2021 is het eindrapport 'Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040' vastgesteld. Dit rapport is opgesteld in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer, de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Deze partijen willen gezamenlijk en gestructureerd de mobiliteitsopgaven aanpakken in Haarlemmermeer met als doel het toewerken naar een toekomstbestendige verkeers- en mobiliteitsinfrastructuur in 2040. Deze netwerkstudie is opgesteld om een goede beleidsafstemming tussen de drie partijen te verzorgen.

De gemeente Haarlemmermeer vormt de schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de provincie Zuid-Holland. Door deze strategische locatie is een goed functionerend en robuust mobiliteitsnetwerk van lokaal, regionaal, nationaal en zelfs internationaal belang. Omwille van de sterke groei in het aantal inwoners en het aantal banen kent de regio een aantal grote uitdagingen, dit geldt zeker ook op het gebied van verkeer en vervoer. De ontwikkelingen betekenen een aanzienlijke druk op lokale, regionale en bovenregionale bereikbaarheid. De huidige mobiliteitsnetwerken – fiets, openbaar vervoer en autowegen – naderen hun maximale capaciteit met de huidige vervoersstromen. Zonder investeringen in de netwerken worden de knelpunten onhoudbaar en wordt zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in de regio bedreigd. Het vormt daarmee een risico voor de toekomstige aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer en daarmee de MRA-regio.

In het onderzoeksrapport zijn de conclusies van de probleemanalyse verdeeld in zeven specifieke netwerk- en gebiedsopgaven, namelijk:

- Grote netwerken;
- Regionale en (boven)lokale netwerken;
- De kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep;
- Stationsgebied Hoofddorp;
- Schiphol;
- Badhoevedorp;
- De Ringvaartzone.

Elke netwerk- en gebiedsopgave is een complex ruimtelijk vraagstuk op zichzelf en kan niet door één mobiliteitsoplossing worden opgelost. Er zijn daarom concrete oplossingen geformuleerd die voor meerdere probleemstellingen een antwoord kunnen bieden. De volgende negen oplossingsrichtingen zijn geformuleerd:

- Lokaal netwerk voor lopen en fietsen

Het is belangrijk om lopen en fietsen aan te moedigen voor het dagelijks reizen door de infrastructuur en de verkeersveiligheid te verbeteren.

- Deur-tot-deur (elektrisch) fietsen

Het aanmoedigen van de fiets, elektrische fiets en speed pedelec als deur-tot-deur vervoersmiddel voor woon-werk verkeer, inclusief goede fietsenstallingen, het toevoegen en aanpassen van fietsroutes en fietsleaseprogramma's voor werknemers.

- Systeemsprong OV

Een systeemsprong van het openbaar vervoer door het maximaal benutten van de nieuwe metrolijn naar Schiphol en Hoofddorp en het nog sneller en efficiënter maken van het R-net busnetwerk.

- Fiets en OV als één netwerk

De fiets als voor- en natransport faciliteren bij de realisatie van ov-netwerken, door goede fietsroutes naar stations en haltes te realiseren en beschikbaarheid van stallingen en deelfietsen mogelijk te maken.

- Stationsgebied Hoofddorp als aantrekkelijk multimodaal knooppunt

Het stationsgebied Hoofddorp in een bruisend en aantrekkelijk stedelijk gebied transformeren, met uitstekende overstap tussen de verschillende vervoerwijzen.

- Hubs voor deelmobiliteit

Het aanmoedigen van deelmobiliteit door deelprogramma's voor zowel auto als fiets en parkeerhubs in bestaande en nieuwe wijken als mede in werkgebieden.

- Autoreizigers naar OV en fiets aantrekken

De autoreizigers in het openbaar vervoer en op de fiets opvangen die van en naar belangrijke bestemmingen in de regio reizen. Dit kan middels een systeem van P+R en P+B locaties. Ook draagt het verder realiseren en optimaliseren van HOV-verbindingen hier aan bij.

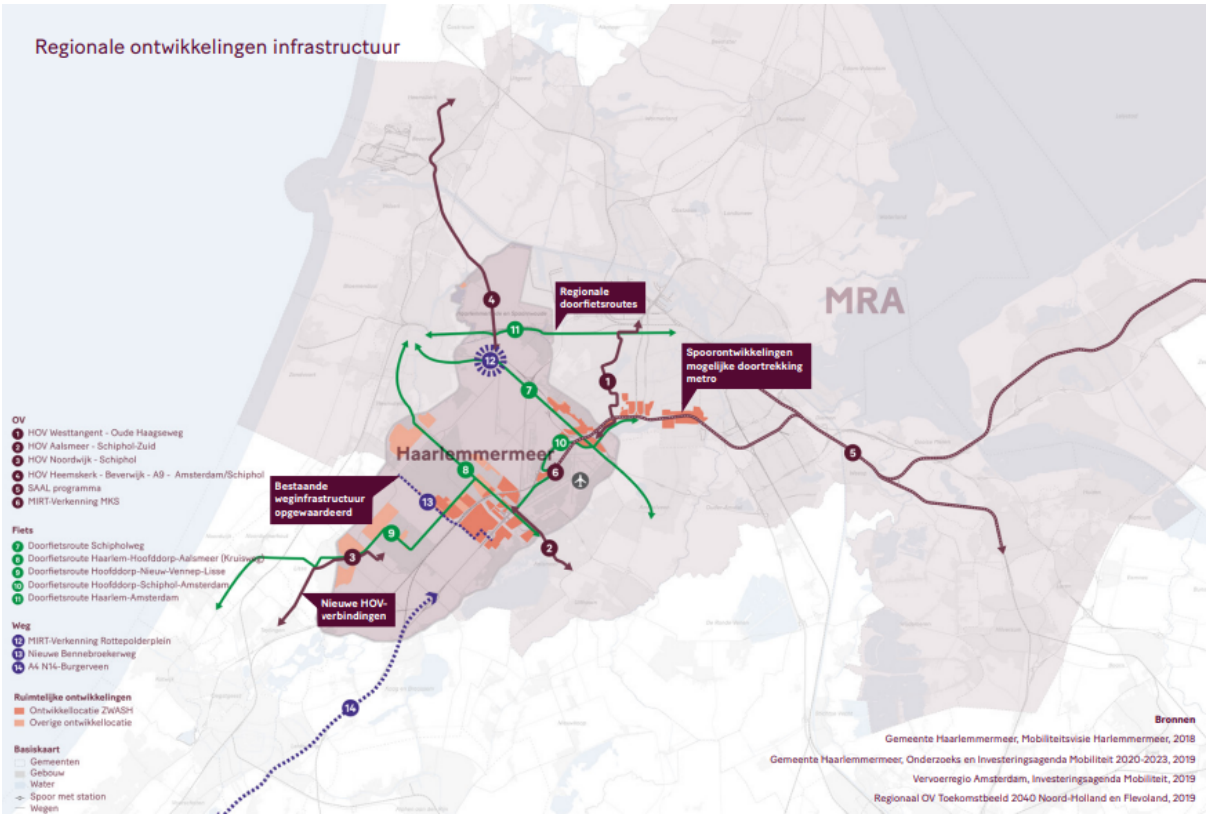
- Robuuste randstructuur weg

Een robuuste wegstructuur met slim gebruik van capaciteit op bestaande wegen en het verbeteren van de leefbaarheid van de kernen in Haarlemmermeer en eromheen.

- Slimme en efficiënte logistiek

Hier wordt er uitgegaan van slimme en duurzame logistiek die toekomstgericht is en die zowel de leefbaarheid als de verkeersveiligheid niet in de weg staan.

Om de oplossingsrichtingen verder vorm te geven is een uitwerking gemaakt van de regionale ontwikkelingen van de infrastructuur. Deze zijn weergegeven in figuur 4-3.



Figuur 4-3: een weergave van de regionale ontwikkelingen van de infrastructuur

Beschouwing

In de regio zijn verschillende uitbreidingen en verbeteringen aan het openbaar vervoernetwerk gepland. In het rapport wordt de geplande HOV-verbinding Schiphol-Noordwijk als voorbeeld aangehaald. Met de komst van deze verbinding zal ook de noordelijke Duin- en Bollenstreek beter door het openbaar vervoer worden bediend. De lijn maakt onderdeel uit van R-net en draagt daarmee bij aan het efficiënter maken van het R-net busnetwerk.

Het openbaar vervoer is de duurzame vervoerswijze voor langere afstanden. Om een zo goed mogelijk OV-netwerk te realiseren waar het openbaar vervoer snel en frequent rijdt, is het geadviseerd voor Haarlemmermeer om een systeemsprong te maken. Om de schaalsprong in woningbouw en

arbeidsplaatsen te kunnen faciliteren is het nodig om ook een schaalsprong te maken in het openbaar vervoer, anders kan de benodigde capaciteit niet worden aangeboden. Voor de ontwikkelgebieden is het sterk aanbevolen dat ze goed en tijdig worden aangesloten op het OV-netwerk. Voor deze gebieden kunnen busbanen worden meegenomen tijdens de ontwikkeling. De gebiedsontwikkeling in Lisserbroek-Noord is hier een goed voorbeeld van.

Het openbaar vervoer moet een goede first en last-mile oplossing aanbieden om met de auto te kunnen concurreren. De combinatie van de fiets en het openbaar vervoer biedt de flexibiliteit van de fiets, maar ook de mogelijkheid om langere afstanden te kunnen afleggen. In het voorliggende tracé van de HOV-verbinding zijn een fietsnetwerk en openbaar vervoer goed op elkaar aangesloten en maken beide onderdeel uit van het plan. Dit zorgt ervoor dat het ook voor autoreizigers interessanter wordt om de auto te laten staan. Op deze manier worden autoreizigers naar het openbaar vervoer en de fiets getrokken.

Conclusie
Het planvoornemen van de voorliggende HOV-verbinding sluit goed aan op de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.

4.4.3 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

Beleidskader
De mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is in december 2018 vastgesteld door de gemeenteraad. Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer is een goed bereikbare gemeente. Het behouden van de bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in omliggende gemeenten. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen. Het doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren, gerelateerd aan de ruimtelijke ontwikkelingen. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken. Drie specifieke aandachtspunten in Haarlemmermeer zijn de snelle economische groei in de metropoolregio, de toenemende verkeersstromen van en naar de luchthaven en de versnellingsopgave van de woningbouw in Haarlemmermeer.

In de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer zijn tien ambities benoemd voor het behouden van de bereikbaarheid en mobiliteit:

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
2. Ruimte voor innovatie voor het ‘nieuwe bewegen’;
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst;
4. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving;
6. Veilig bewegen;
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, Rijk en bedrijfsleven;
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit;
10. Monitoring en indicatoren.

Beschouwing
De komst van het HOV-tracé zorgt voor een frequentere en betrouwbaardere OV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor krijgen personen meer vrijheid van bewegen en meer vrijheid om een vervoermiddel te kiezen. Door de komst van deze verbinding wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief. Ook zorgt deze lijn voor een efficiëntieslag met aansluiting op het R-net. Daarmee sluit het plan aan op de eerste twee ambities van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Ook vindt het aansluiting op het vierde punt. Er wordt met dit planvoornemen aandacht besteed aan het verbeteren van een belangrijk knelpunt in de verbinding tussen Noord-Holland en Zuid-Holland. Door te voorzien in een de brug over de Ringvaart wordt een bestaand knelpunt in het netwerk verzacht. De bussen leggen dan immers minder beslag op de omringende provinciale wegen, daar waar de overbelasting van verkeer erg hoog is. Een goede mobiliteit is essentieel voor de regio met een gedeeld belang van de gemeente, de regio, het Rijk en het bedrijfsleven.

Conclusie
Het planvoornemen is in lijn met de Mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer.

4.4.4 Visie Ringdijk en Ringvaart

Beleidskader
In de Visie Ringvaart en Ringdijk wil de gemeente Haarlemmermeer in samenspraak met direct betrokkenen, bewoners en bedrijven, en de verantwoordelijke overheden de kwaliteiten en kansen van de Ringdijk en Ringvaart beter benutten en zo mogelijk een verbetering of oplossing bewerkstelligen voor de problemen die door de bewoners worden ervaren op het vlak van ruimtelijke kwaliteit, inrichting, gebruik en functioneren.

In figuur 4-4 is de gehele Ringdijk en Ringvaart gesitueerd. Hieruit valt te herleiden dat ook Lisserbroek onder deze visie valt.

Figuur 4-4: Situatietekening Ringdijk van de Haarlemmermeer.

Uit onder andere de resultaten van participatie kwam naar voren dat de veiligheid en leefbaarheid op de dijk de belangrijkste onderwerpen zijn voor de bewoners van de dijk. Daarnaast zijn bewoners trots op hun stuk dijk, ze hebben oog voor de kwaliteiten zoals de herkenbaarheid van de dijk, de uitzichten op het water, de historische bebouwing, de kansen voor recreatie en toerisme, enzovoorts.

De gemeente Haarlemmermeer wil van de Ringdijk en Ringvaart een veilige en aantrekkelijke voordeur van de Haarlemmermeerpolder maken. De basis van de Ringdijk is een veilig en rustige dijk met heldere en gelijke verkeersoplossingen over de hele dijk, mogelijkheden voor passerende boten om aan te leggen en aan wal te gaan. Diversiteit zit in de ligging, de omgeving aan beide zijden van de vaart, de historie en de bijzondere plekken aan de dijk. Dit zijn niet alleen de bestaande parels, maar ook nieuwe plekken die voor elk dorp karakteristiek zijn. Deze ambitie is vertaald in de volgende uitgangspunten:

- Identiteit, historie en herkenbaarheid van Ringdijk en Ringvaart versterken;
- Veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten;
- Benutten van de kansen voor recreatie en toerisme;
- Verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden.

Beschouwing
Met de komst van de brug over de Ringvaart wordt de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners in de omgeving van de Ringdijk verbeterd. Er wordt een betere openbaar vervoer verbinding gerealiseerd met een gescheiden doorfiets- en voetpad. De doorfietsroute en het voetpad worden na de brug over de Ringvaart verder doorgetrokken en zijn daarmee geïntegreerd met het voorliggende planvoornemen. De nieuwe situatie slaat een brug tussen de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland waarmee een betere samenwerking wordt gestimuleerd. Daarnaast sluit de architectuur van de brug naadloos aan op de bestaande bruggen langs de Ringvaart dus wordt ook de identiteit, historie en herkenbaarheid van de dijk versterkt.

Conclusie
De gemeente Haarlemmermeer heeft een viertal ambities. De HOV-verbinding draagt bij aan de realisatie van een aantal van deze ambities en voldoet hiermee aan het beleid van de Ringdijk en Ringvaart.

4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring'

In juni 2021 heeft de gemeente Haarlemmermeer 'De verbindende ring, beeldkwaliteitsplan Ringvaart en Ringdijk Haarlemmermeer' definitief vastgesteld. Bij deze vaststelling is tevens besloten dat het beeldkwaliteitsplan een onderdeel van en aanvulling is op de nota ‘Harmonisatie gemeentelijke voorschriften welstandsnota’s Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude’ van de gemeente Haarlemmermeer.

Samenhang
Op en langs de Ringdijk en Ringvaart verandert veel. Denk daarbij aan nieuwe (hoogwaardige) openbaarvervoerlijnen, de vervanging van het aquaduct van de A4, nieuwe fietsbruggen en vervangende nieuwbouw in de aangrenzende dorpen. Het is belangrijk dat deze ontwikkelingen in samenhang met de bestaande Ringvaart en Ringdijk worden ontwikkeld. Voor het kunnen realiseren van deze samenhang is het beeldkwaliteitsplan gemaakt.

Doel en kader voor Welstand
Het beeldkwaliteitsplan wil de gewenste uitstraling van bebouwing en de buitenruimte van de Ringdijk en Ringvaart waarborgen. Het beeldkwaliteitsplan beschrijft tien ambities voor de ruimtelijke kwaliteit van de 60 kilometer lange Ringdijk en Ringvaart. Het plan wordt een onderdeel van de welstandsnota van de gemeente Haarlemmermeer. De welstandscommissie beoordeelt bouwplannen dan op basis van het beeldkwaliteitsplan. De gemeente heeft het plan gemaakt om een kader te hebben om de Ringdijk en de Ringvaart als een geheel te kunnen beschouwen.

Beschouwing

Voor specifiek de HOV-verbinding Lisserbroek-Getsewoud is door de gemeente Haarlemmermeer een inpassingsvisie en beeldkwaliteitsplan inclusief eisen opgesteld. Een inpassingsvisie die zich voegt naar het omliggende landschap alsmede een beeldkwaliteitsplan ten behoeve van de te realiseren ophaalbrug over de Ringvaart.

Ruimtelijk kader en ambitie
Een van de ontwerprichtlijnen voor het ontwerpen van verbindingen onder en over de Ringvaart, is het vormgeven van objecten als een 'familie'. Om het ontwerp van de nieuwe ophaalbrug een familie te laten zijn van de bruggen over de Ringvaart, is er een analyse uitgevoerd van de huidige bruggen. Kenmerkende elementen van verschillende ophaalbruggen zijn bij het ontwerptraject gebruikt om tot de huidige beeldkwaliteit te komen. Zo wordt er voortgeborduurd op de typologie van een 'traditionele' ophaalbrug. De nieuwe ophaalbrug krijgt een technische en industriële uitstraling mee, echter wel in een vormentaal die een weerspiegeling vormt van de tijdgeest. Het ontwerp van de brug is over de Ringvaart is opgenomen in paragraaf 3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden.

Conclusie
Voor het hoogwaardige openbaar vervoerverbinding Lisserbroek-Getsweoud is een inpassingsvisie en beeldkwaliteitsplan opgesteld. Op basis hiervan en in verdere nauwe samenwerking met de gemeente is de brug ontwikkeld. Daarmee wordt voldaan aan het gestelde beleidskader.

4.4.6 Visie polderlinten Haarlemmermeer en beeldkwaliteitsplan voor de erven

Polderlinten zijn de lange polderwegen met daaraan bomen, boerderijen, bedrijven en open akkers. Ze zijn kenmerkend voor Haarlemmermeer. En dat wil de gemeente zo houden. Om de linten te beschermen én verder te ontwikkelen heeft de gemeente de visie polderlinten opgesteld. Op 2 juni 2022 heeft de gemeenteraad de definitieve visie vastgesteld.

De polderlinten vormen verbindende stelsels in het landschap van de gemeente Haarlemmermeer. Dat geldt zowel voor de polderlinten van het man-made landschap van de Haarlemmermeerpolder als de noordelijke veenweidepolders langs het Oer-IJ. In de Haarlemmermeerpolder vormen de polderlinten een strak rasterpatroon, in de veenweidepolders een organisch stelsel dat samenhangt met de inpolderingsgeschiedenis. Onder polderlinten wordt de hele zone van weg, bermen, begeleidende beplantingen, waterlopen en erven verstaan. De breedte varieert, maar is voor noord-zuidlinten grofweg 250 meter en voor oost-west linten 100 meter.

De polderlinten dragen bij aan de ontsluiting en waterhuishouding. Ze geven maat en schaal aan het landschap, maken de seizoenswisselingen voelbaar en hebben een prachtige perspectiefwerking. De erven binnen de linten zorgen voor bedrijvigheid en van oudsher liggen er belangrijke ontmoetingsruimten, zoals bij de kerken, scholen en in de dorpscentra.

Oorspronkelijk hingen de polderlinten sterk samen met de agrarische omgeving. De ontsluiting, waterhuishouding, verkaveling en de positie van de erven waren onlosmakelijk met elkaar verbonden. De verstedelijkingsprocessen in de Haarlemmermeerpolder hebben die samenhang deels doorbroken. Delen van de polderlinten zijn gefragmenteerd of 'losgezongen' van hun context. In de noordelijke veenweidepolders staat het beeld van een samenhangend veenweidelandschap nog steeds overeind. Weliswaar is de stedelijke druk hier voelbaar en hebben veel boerderijen een andere functie gekregen maar polderlinten en omgeving vormen nog steeds een hecht ruimtelijk geheel.

De polderlinten in de Haarlemmermeerpolder zijn structurerende lijnen die houvast geven aan vier belangrijke opgaven van deze tijd: de ontwikkeling van een duurzaam watersysteem, meer biodiversiteit, een langzaam netwerk en een aantrekkelijke woon- en werkomgeving. In de polderlinten is er ruimte voor doorontwikkeling. De polderlinten worden opgedikt met extra zones met waterelementen, vegetaties, routes voor langzaam verkeer en bijzondere bouwclusters. Dat zorgt voor polderlinten die ruimtelijk meer in evenwicht zijn met de veranderde omgeving en daar nieuwe relaties mee aangaan. Voorbeelden zijn de polderlinten als onderdeel van ommetjes voor de bewoners van aangrenzende woonwijken en polderlinten die met extra waterelementen bijdragen aan een duurzaam watersysteem. Bij de doorontwikkeling is altijd de karakteristieke lineaire opbouw uitgangspunt. Er wordt gewerkt met parallelle zones van weg, beplantingen, vegetaties en waterelementen die een soort ruimtelijke

streepjescodes in de Haarlemmermeerpolder vormen.

In de noordelijke veenweidepolders ligt het accent meer op landschapsbehoud. Leidend is hier het beeld van een samenhangend veenweidegebied. Belangrijke aandachtspunten zijn het behoud van de karakteristieke dijkprofielen en de uitstraling van de bebouwing en erfbeplantingen. De IJdijk krijgt aan de zijde van het voormalige IJ een begeleidende zone van water- en moerasvegetaties.

De uitgezette koers voor de polderlinten pakt in de verschillende delen van de gemeente anders uit. Elk deelgebied vraagt om specifieke aanpak. In de stedelijke gebieden gaat het om de ontwikkeling van brede parkachtige zones, in agrarische gebieden om smallere zones die dienstbaar zijn aan het landbouwkundige gebruik. De polderlinten en de veranderde omgeving beïnvloeden elkaar wederzijds en gaan een symbiose aan. De polderlinten geven de herkomst van de polder aan en zijn trotse dragers van het landschap.

Zo werkt de gemeente aan mooiere en sterkere polderlinten, de trotse dragers van het landschap.

Conclusie
Binnen het plangebied vormen de Lisserweg en de IJweg twee polderwegen. Eerstgenoemde functioneert als dwarsweg en de IJweg functioneert als noord-zuid weg. Het tracé van de HOV-baan kruist alleen de IJweg net ten zuiden van de N207. Voor deze weg is de ambitie om deze af te waarderen voor autoverkeer en meer ruimte te bieden voor (recreatief) fietsverkeer. Daarnaast geldt de voorkeur om gelijkvloerse kruisingen te realiseren. Langs de IJweg wordt een vrijstaand fietspad gerealiseerd. De HOV-baan kruist daarnaast de IJweg gelijkvloers. Het ontwerp sluit daarmee aan bij de ambities uit de Visie polderlinten.

4.5 Eindconclusie beleidskader

Geconcludeerd wordt dat de HOV-verbinding met de brug over de Ringvaart in lijn is met het beleid en de regels van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio en de gemeente Haarlemmermeer.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

In het kader van de provinciale besluitvorming dient bij een PIP door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving en omwonenden. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de bespreking van diverse omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen. Hiermee wordt tevens de uitvoerbaarheid van dit PIP aangetoond. De omgevingsaspecten die in dit hoofdstuk aan bod komen, zijn:

- Algemene m.e.r.-(beoordeling)plicht;
- Bedrijven en milieuzonering;
- Verkeer en parkeren;
- Luchtkwaliteit;
- Stikstofdepositie;
- Geluidhinder;
- Externe veiligheid;
- Bodemkwaliteit;
- Water;
- Ecologie;
- Archeologie en cultuurhistorie.

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Wettelijk kader
Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r.

Hierbij geldt de omvang van een project als richtwaarde, en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is vrijwel altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect.

De m.e.r.-plicht ontstaat ook als significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de activiteiten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, en het voornemen mogelijk wordt gemaakt in een bestuursrechtelijk of wettelijk voorgeschreven kaderstellend plan.

Beschouwing
De HOV-baan is bestemd voor het busverkeer. Eerst is beoordeeld of de activiteiten voorkomen in de C- of D-bijlagen van de het Besluit m.e.r. 1994 en of de activiteiten de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden. De realisatie van een busbaan komt niet als activiteit voor in de C- en D-lijst van het Besluit m.e.r.. Derhalve is geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit en is ook een (vormvrije) mer-beoordeling niet noodzakelijk. Een deel van de busbaan zal in de toekomst openbaar worden gesteld voor het overige, openbare verkeer ten behoeve van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek Noord. Dit wordt in apart ruimtelijk besluit mogelijk gemaakt en maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan.

Onderhavig inpassingsplan maakt de (milieubelastende) activiteit mogelijk middels een eindbestemming. Het bestemmingsplan betreft daarmee een besluit. Het wijzigen van het gebruik van de gronden resulteert in een toename van verkeersbewegingen als gevolg van het busverkeer. Uit de stikstofberekening voor de gebruiksfase is gebleken dat significant negatieve effecten op Natura

2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Voor de realisatie van de busbaan zijn fysieke werkzaamheden nodig, waarbij brandstof aangedreven (bouw)materieel wordt ingezet en verkeersbewegingen nodig zijn die stikstofemissie veroorzaken. Uit de stikstofberekening voor de realisatiefase is gebleken dat stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Met (gedeeltelijke) de inzet van elektrisch materieel kan deze stikstofdepositie worden voorkomen. Zie ook de toelichting in paragraaf 5.9.1. Een toename van stikstofdepositie kan daarbij op voorhand worden uitgesloten en is geen sprake van een mogelijke m.e.r.-plicht.

Conclusie
De voorgenomen activiteiten komen niet voor in het Besluit m.e.r. en significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden voorkomen door de gedeeltedelijke inzet van elektrisch materieel. Het is niet nodig een m.e.r.-procedure te voeren en/of een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor dit inpassingsplan.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Inleiding
Zowel in de ruimtelijke ordening als in het milieubeleid is het nastreven van een goede kwaliteit van het leefmilieu belangrijk. Dit dient te worden gehandhaafd of te worden bevorderd. Een onderdeel om dit te toetsen bij een planvoornemen is het aspect bedrijven en milieuzonering. In de onderstaande tekst wordt het initiatief hierop getoetst.

Wettelijk kader
In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet bij een nieuw initiatief rekening worden gehouden met de belangen van gevestigde bedrijven en met een goed woon-en leefklimaat van de omgeving. Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een handreiking opgesteld: de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009). Hierin zijn afstanden opgenomen voor verschillende vormen van hinder, zoals geur, stof, geluid en gevaar.

Beschouwing
Wanneer er wordt gekeken naar dit inpassingsplan van de HOV-verbinding, dan maken de bestemmingen in de toekomst:

- Geen functies mogelijk die het aanvaardbaar woonklimaat in het gedrang brengen;
- Geen functies mogelijk die bedrijven gaan belemmeren in hun bedrijfsvoering.

Omdat er geen woningen of bedrijven mogelijk worden gemaakt in dit inpassingsplan, hoeft er geen onderlinge belangenafweging tussen bedrijven en woningen plaats te vinden. Daarnaast is er een geluidsonderzoek gedaan op het effect met de komst van de HOV-verbinding op de directe omgeving. Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB bij gevoelige objecten niet overschreden zoals ook staat omschreven in het geluidsonderzoek van paragraaf 5.5 Geluidhinder. Daarom treden er geen nadelige effecten op in het kader van geluid. Verder worden er ook geen bedrijven belemmerd in hun bedrijfsvoering bij de realisatie van de HOV-verbinding.

Conclusie
Het plan is vanuit bedrijven en milieuzonering bezien uitvoerbaar.

5.3 Verkeer en parkeren

Inleiding
In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke plannen dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen. Daarnaast moet een

plan borgen dat er voldoende parkeergelegenheid is en dat er geen onevenredige parkeerdruk op straat ontstaat.

Beschouwing

Verkeer
Er zullen ongeveer 160 bussen per etmaal over de HOV-baan gaan rijden, dit zijn 80 bussen per richting. Deze bussen zijn deels afkomstig van een reeds bestaande buslijn die nu over omliggende wegen van het projectgebied rijdt. In dat kader is de HOV een verbetering van de verkeerssituatie omdat deze bussen niet meer over dit bestaande wegennet zullen rijden. Daarmee wordt de verkeersdruk op deze wegen verminderd. Het ontwerp van de nieuwe busbaan zal voldoen aan de richtlijnen die gelden ten aanzien van verkeersveiligheid, zodat een veilige verkeerssituatie ontstaat, met name op de kruisingen.

Parkeren
Er gaan 10 parkeerplaatsen verloren aan de Hillegommerdijk als gevolg van de realisatie van de HOV baan en de brug over de Ringvaart, zie onderstaande figuur.

Figuur 5-2: Situatie tekening vervallen parkeerplaatsen (rode kaders) en te slopen woningen (oranje kaders)

Of dit leidt tot een verhoogde parkeerdruk is af te leiden uit de parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer.

Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer
De gemeente Haarlemmermeer heeft op 6 februari 2018 het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' vastgesteld. Deze parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer gaat uit van de CROW-publicatie 317. Eerst wordt bepaald in welk gebiedstype het plangebied valt en welke verstedelijkingsgraad van toepassing is. Volgens de parkeernota valt Lisserbroek in matig stedelijk gebied. De Hillegommerdijk kan nader gespecificeerd worden als 'rest bebouwde kom'. De CROW-normen houden een bandbreedte aan met een minimum, gemiddeld en maximum parkeernorm. Voor de berekening van het passende parkeeraanbod binnen deze bandbreedte moet naast het gebiedstype ook rekening gehouden worden met de afstand tot een HOV-halte of treinstation. De nieuwe HOV-halte komt binnen de bouwenvelop van de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek Noord, op ca. 650 meter afstand. Dit betekent dat de gemiddelde parkeernorm aangehouden moet worden. In conclusie houdt dit in dat voor het bepalen van de parkeernorm de onderstaande gebiedstyperingen gehanteerd dienen te worden:

- Matig stedelijk gebied;
- Rest bebouwde kom;
- Gemiddelde bandbreedte (parkeernorm).

Om te bepalen wat de gevolgen op de parkeerdruk zijn als gevolg van de verwijdering van de 10 parkeerplaatsen is de eerste stap om te bepalen wat het gevolg van de sloop van de drie woningen is. Het gaat om 2 twee-onder-een-kap woningen en 1 vrijstaande woning.

De CROW-normen die hierbij horen staan in tabel 5-1 en 5-2. De betreffende parkeernomren zijn met rood aangegeven. Het gaat hier om een matig stedelijk gebied in rest bebouwde kom. Voor het

berekenen van de parkeernorm dient vervolgens de maximale parkeernorm te worden gehanteerd.

Tabel 5-1: Parkeernormen behorend bij vrijstaande koopwoningen (bron: CROW)

Koop, huis, vrijstaand									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7	
Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	
Matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8	
Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	0,8 - 1,7% per woning
Niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Tabel 5-2: Parkeernormen behorend bij een twee-onder-een-kap woning (bron: CROW)

Koop, huis, twee-onder-een-kap									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	
Sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	
Matig stedelijk	1,3	2,1	1,4	2,2	1,7	2,5	1,8	2,6	
Weinig stedelijk	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	0,8 - 1,7% per woning
Niet stedelijk	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Bij de vrijstaande woning hoort een parkeernorm van 2,6 parkeerplaatsen. Deze te slopen woning heeft een eigen oprit met een garage. Voor de twee-onder-een-kap woningen geldt een parkeernorm van 2,5 parkeerplaatsen per woning. Hiervan heeft 1 woning een eigen oprit, zonder garage.

Parkeerplaatsen op eigen erf bij woningen worden echter niet altijd benut. Er zijn gevallen waar bewoners de betreffende parkeerplekken omvormen tot tuin en garages die in gebruik genomen worden als verblijfsruimte. Dit is onwenselijk omdat het resulteert in een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Plekken die wel in stand worden gehouden, worden ook niet altijd gebruikt. Soms is het eenvoudiger om snel even op de straat te parkeren, omdat bijvoorbeeld een andere auto dan niet wordt geblokkeerd. Beide ontwikkelingen zorgen ervoor dat in het geval van parkeren op eigen terrein de betreffende parkeerplaatsen niet volledig worden meegeteld in de berekening van het parkeeraanbod. Dat leidt tot de correctiefactoren in onderstaande tabel, op basis van CROW-publicatie 314.

Tabel 5-3: Correctietabel parkeervoorzieningen

Verschijningsvorm parkeervoorziening	**Theoretisch aantal van 1 verschijningsvorm:**		**Berekeningsaantal van 1 verschijningsvorm:**	
Enkele oprit zonder garage	1	Parkeerplaats	0,8	Parkeerplaats
Lange oprit zonder garage of carport	2	Parkeerplaatsen	1	Parkeerplaats
Dubbele oprit zonder garage	2	Parkeerplaatsen	1,7	Parkeerplaatsen
Garage zonder oprit (bij woning)	1	Parkeerplaats	0,4	Parkeerplaats
Garagebox (niet bij woning)	1	Parkeerplaats	0,5	Parkeerplaats
Garage met enkele oprit	2	Parkeerplaatsen	1	Parkeerplaats
Garage met lange oprit	3	Parkeerplaatsen	1,3	Parkeerplaatsen
Garage met dubbele oprit	3	Parkeerplaatsen	1,8	Parkeerplaatsen

Met deze correctie komt de parkeernorm voor de te slopen woningen op het volgende:

- vrijstaande woning huisnummer 52: afgerond 2 parkeerplaatsen
- twee-onder-een-kap woning huisnummer 55: afgerond 2 parkeerplaatsen
- twee-onder-een-kap woning huisnummer 56: afgerond 2 parkeerplaatsen

Dit zijn in totaal 6 parkeerplaatsen. Van de 10 parkeerplaatsen die verdwijnen horen er dus 6 bij de te slopen woningen. Er worden dus effectief 6 parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen. De parkeerplaatsen op de Hillegommerdijk worden namelijk voornamelijk gebruikt door omwonenden en bezoekers.

Parkeertelling
Om nader te bepalen of de te verdwijnen parkeerplaatsen geen negatieve gevolgen hebben voor de parkeersituatie ter plaatse, zijn er door Royal HaskoningDHV parkeertellingen uitgevoerd (bijlage 1). De tellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 2 februari (tussen 23:00-00:00 uur) en 16 maart 2022 (tussen 22:30-23:30 uur). Het volledige rapport van deze telling is als bijlage 1 aan deze toelichting bijgevoegd.

Lichte toename parkeerdruk
Aan de hand van een acceptabele loopafstand is het onderzoeksgebied bepaald. Het gaat hierbij om de afstand die moet worden afgelegd tussen woningen bij de ontwikkeling en de parkeerplaatsen. Deze loopafstand is tussen een parkeergelegenheid en bestemming is per functie verschillend. In de CROW-publicatie zijn per functie acceptabele loopafstanden voor de verschillende functies opgenomen. Voor wonen geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter. Omdat het ook in het voorliggende planvoornemen om de functie wonen gaat is ook in dit onderzoek de afstand van 100 meter aangehouden.

In de onderstaande tabel 5-4 is de huidige parkeerdruk weergegeven.

Tabel 5-4: de parkeerdruk in de huidige situatie

Straat (ter hoogte van huisnummers)	**Gemiddelde bezetting op 22-02 en 16-03 (in eenheden)**	**Capaciteit (in eenheden)**	**Bezettingsgraad (in %)**
Hillegommerdijk 33-74	28,5	43	66%

In de toekomst zullen er naast de te slopen 10 parkeerplaatsen ook 3 woningen worden gesloopt. Omdat er ook 3 woningen worden gesloopt kon worden geconcludeerd dat er slechts 6 parkeerplaatsen effectief uit de parkeerbalans worden onttrokken. Aan de hand van deze gegevens en de parkeertelling van 2 februari is onderstaand de parkeerdruk in de toekomstige situatie weergegeven.

Tabel 5-5: parkeerdruk in de toekomstige situatie

Straat (ter hoogte van huisnummers)	**Bezetting** (-5) **(in eenheden)**	**Capaciteit** (-10) **(in eenheden)**	**Bezettingsgraad (in %)**
Hillegommerdijk 33-74	23,5	33	71%

De bezettingsgraad zal in de toekomstige situatie neerkomen op 71% tegen 66% in de huidige situatie. Er zal sprake zijn van een toename van ongeveer 5 procentpunten. In het ‘Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018’ staat omschreven dat de parkeerdruk door extra parkeervraag niet boven de 85% mag uitkomen. De parkeerdruk zal als gevolg van de HOV-verbinding toenemen, maar blijft onder de maximale grens van 85%. Er hoeft daarom geen compensatie te worden gerealiseerd.

Capaciteit parkeerterrein Narcissenstraat
Nabij de Hillegommerdijk is aan de Narcissenstraat een parkeerterrein gesitueerd. Deze valt in de straal van 100 meter van het plangebied aan de Hillegommerdijk. Dit parkeerterrein heeft de beschikking over 22 parkeervakken. Tijdens de beide tellingen waren slechts 3 van deze parkeervakken bezet. Dit komt neer op een bezettingsgraad van 14%. Op dit moment lijkt het dat de capaciteit van deze locatie niet optimaal wordt benut. Het aanleggen van een verbinding (zoals een voetpad) naar het toekomstig voetpad van de HOV-baan zou de bereikbaarheid van deze parkeerplaats verbeteren. Op die manier zou

de parkeerdruk in de omgeving evenrediger kunnen worden verdeeld.

Figuur 5-3: het parkeerterrein aan de Narcissenstraat in het rode kader ten opzichte van de Hillegommerdijk links

Parkeerplaatsen ijs- en skeelerclub gecompenseerd
De parkeerplaatsen ten behoeve van de ijs- en skeelerclub worden volledig gecompenseerd. Het gaat hierbij om de realisatie van 27 parkeerplaatsen. Deze worden gerealiseerd aan de nieuwe ontsluitingsroute van de ijs- en skeelerclub zoals deze is weergegeven in figuur 3-6.

Bushalte
De bushalte van de HOV-verbinding zal in eerste instantie alleen voor voetgangers en fietsers te bereiken zijn. De twee bushaltes worden daarom voorzien van een fietsenstalling. In de toekomst zal deze halte dienen ten behoeve van de gebiedsontwikkelingsopgave. Daarom is er voor de bushalte geen parkeervraag ten behoeve van autoverkeer opgenomen. Dit valt binnen de scope van de toekomstige woningbouwontwikkeling.

Parkeerterrein recreatiegebied
In de huidige situatie is naast de IJweg een parkeerterrein met 22 parkeerplaatsen gelegen. Als gevolg van de realisatie van de busbaan wordt deze verplaatst. Het aantal parkeerplaatsen wordt in de nieuwe situatie aan de noordzijde van de busbaan teruggebracht. Hiermee wordt voorkomen dat de voetgangers de busbaan moeten oversteken.

Conclusie
De verkeersdruk van omliggende wegen zal door de HOV verminderen, omdat de bussen geen gebruik meer hoeven te maken van het bestaande wegennet. Daarnaast zal er met het ontwerp van de HOV voor worden gezorgd dat de verkeersveiligheid is geborgd. Er worden effectief 6 parkeerplaatsen uit de parkeerbalans van de Hillegommerdijk genomen. Dit zal echter niet tot een significante verhoging van de parkeerdruk leiden. Vanuit verkeer en parkeren zijn er geen belemmeringen voor het plan.

5.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader
Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.
Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel

van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.
Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

De Wet milieubeheer (Wm) biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:
1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

Beschouwing
Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd dat is bijgevoegd in Bijlage 2 van deze toelichting. Hieronder zijn de resultaten van het onderzoek uiteengezet.

Maximale concentratiewaarden plangebied
Uit de NSL-Monitoringstool zijn de concentraties in een straal van 1 kilometer rond het plangebied verkregen. De maximale concentratiewaarden zijn, voor een drietal zichtjaren, in onderstaande tabel 5-6 weergegeven.

Tabel 5-6: Maximale concentratie waarden rond plangebied uit de NSL-Monitoringstool

Zichtjaar	**Concentratie NO_2 [mg/m³]**	**Concentratie PM_{10} [mg/m³]**	**Concentratie $PM_{2,5}$ [mg/m³]**
Grenswaarde	*40*	*40*	*25*
2019	21,9	17,9	9,9
2020	21,4	17,8	10,3
2021	14,1	15,9	8,5
WHO-advieswaarde	*40*	*20*	*10*

Tabel 5-6 laat zien dat er rond de HOV-verbinding geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ voorkomen en dat de concentraties, met name door strengere emissie-eisen aan wegverkeer, scheepvaart en industrie, in de toekomst zullen dalen tot onder de WHO-advieswaarde in 2030. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Planbijdrage
De nieuwe HOV-verbinding zal worden aangelegd tussen Lisse en Nieuw-Vennep en leidt tot een blijvende toename in verkeersbewegingen (bussen) tijdens de gebruiksfase. Naar verwachting zullen er maximaal 80 bussen per dag per rijrichting over de busbaan rijden. Realisatie van de busbaan zal tot maximaal 160 passages per etmaal leiden.

De nieuwe HOV-verbinding zal waarschijnlijk ook door bestaande buslijnen gebruikt gaan worden. De betreffende buslijnen en bijbehorende aantallen zijn vooralsnog onbekend. Daarom is (worst case) alleen de beoogde situatie bij volledig gebruik van de nieuwe HOV-verbinding berekend en beoordeeld, zonder rekening te houden met het vervallen van busritten op de huidige routes en bijbehorende effecten.

De toename van de jaargemiddelde NO_2- en PM_{10}-concentraties, als gevolg van de extra bussen, is bepaald met de, door het Ministerie van I&W en InfoMil ontwikkelde, NIBM ('niet in betekenende mate') rekentool (versie april 2022). Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage in een worst case situatie. Volgens de huidige planning zal de HOV-verbinding in 2029 in gebruik worden genomen.

In tabel 5-7 zijn de resultaten van de berekening getoond. Hieruit blijkt dat de bijdrage mogelijk in betekenende mate is en dat nader onderzoek noodzakelijk is. Daarom is getoetst of de bijdrage van het project opgeteld bij de heersende achtergrondconcentraties leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. De maximale jaargemiddelde NO_2-bijdrage als gevolg van 160 extra buspassages bedraagt 1,76 µg/m3. Deze bijdrage leidt, opgeteld bij de maximale concentraties uit tabel 5-6, niet tot het bereiken van de grenswaarde. Ook inclusief deze bijdrage is er nog een ruime marge over. Voor PM_{10} wordt een toename van 0,12 µg/m^3 berekend. Ook hierbij is er nog een ruime marge tot de grenswaarde. Tevens is uitgegaan van een worst-case scenario, omdat de bussen zijn ingevoerd als zwaar vrachtverkeer. In de praktijk zullen de emissiefactoren lager zijn.

Tabel 5-7: De uitvoer van de NIBM-rekentool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2029
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	160
	Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**1,76**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,12**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Elektrische bussen
Verder is het aannemelijk dat er in de toekomst elektrische bussen gaan rijden op het tracé Noordwijk-Schiphol. Met deze ontwikkeling zal de uitstoot naar 0 gaan.

Conclusie
Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in en rond het plangebied van de nieuwe HOV-verbinding ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De bijdrage van de extra bussen via de HOV-verbinding is bepaald op basis van worst case uitgangspunten en ook inclusief deze bijdrage blijven de jaargemiddelde concentraties in de omgeving ruim onder de grenswaarden. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Daarnaast is de verwachting dat er in de toekomst elektrische bussen zullen worden ingezet.

Het milieuaspect luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

5.5 Geluidhinder

Wettelijk kader
De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Wegverkeerslawaai
Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit geldt dus ook voor het deel vanaf de HOV-brug tot aan de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Beschouwing
Resultaten
Aan de hand van een geluidsonderzoek zijn de geluidseffecten van de aan te leggen HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep in beeld gebracht en getoetst aan de wettelijke kaders voor de aanleg van een nieuwe weg. Het doel van het uitgevoerde onderzoek was om te bepalen of er bij de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen, langs de HOV-baan, wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidshinder. Er is in dit onderzoek uitgegaan van dieselbussen. Er is nog niet gerekend met elektrische bussen, dat is op basis van de huidige wetgeving nog niet mogelijk.

Voor de volledigheid is het volledige geluidsonderzoek toegevoegd aan bijlage 3 van de toelichting. In de toelichting is van dit onderzoek onderstaand een samenvatting weergegeven van respectievelijk de resultaten en conclusie.

Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden op de geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied, zie onderstaande afbeeldingen (groen = 48 dB) en bijlage 3 in meer detail.

Maatregelen
Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de nieuwe busbaan.

Figuur 5-4: resultaten van de geluidsbelasting op de nieuwe busbaan (rekenpunten op geluidgevoelige bestemmingen)

Figuur 5-5: resultaten van de geluidsbelasting nieuwe busbaan (contour <48 dB)

Ten tijde van het uitvoeren van het geluidsonderzoek is nog uitgegaan van het worst-case scenario waarbij er mogelijk sprake zou zijn van een 80 km/h-weg. Dit is nu niet meer het geval.

De nieuwe brug over de Ringvaart
Voor de aanleg van de HOV-baan tussen Lisse en Lisserbroek is een nieuwe brug over de Ringvaart nodig. Bij de uitwerking van het ontwerp van de brug dient gelet te worden dat de geluiduitstraling naar de omgeving tot een minimum wordt beperkt. Zwaardere constructies, zoals beton, worden minder gemakkelijk in trilling gebracht dan bijvoorbeeld staal. Daardoor kunnen ze minder potentieel geluid naar de omgeving afstralen. Verder kunnen voegen bij de overgang van brug naar de weg voor geluidsoverlast zorgen. Gunstig voor wat betreft de geluiduitstraling naar de omgeving is de overgang voegloos uit te voeren.

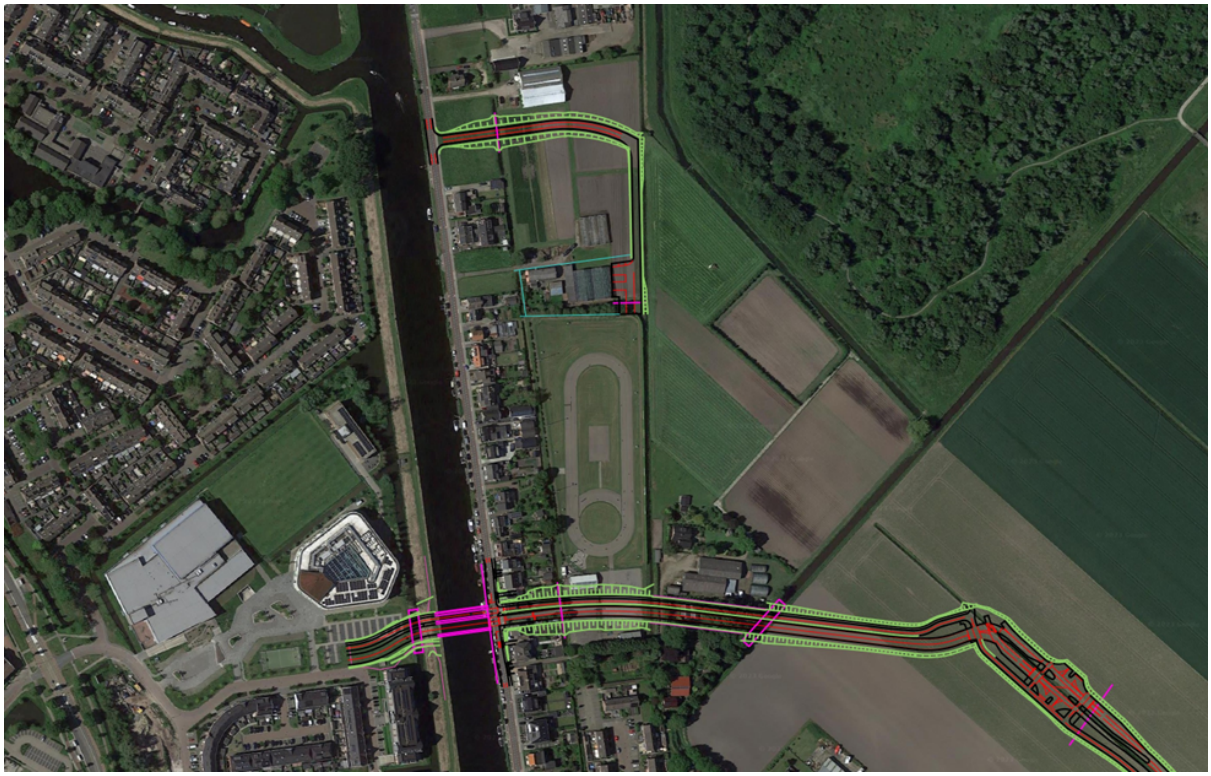
De wijzigingen ter hoogte van de Hillegommerdijk
Ter hoogte van de kruising met de nieuwe busbaan zal de wegas van de Hillegommerdijk in westelijke richting worden verschoven met ca. 1,8 meter, zoals weergegeven in figuur 5-6. Verder is in het ontwerp opgenomen dat de huidige snelheid van 50 km/uur wordt verlaagd naar 30 km/uur en het wegdektype dichtasfaltbeton wordt vervangen door elementenverharding. De prognose is dat de intensiteiten op dit wegvak in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie (pre-corona) vanwege ontwikkelingen in de omgeving, zoals het terugbrengen van de maximum snelheid naar 30 km/h en verkeersmaatregelen in de dorpskern Lisserbroek. Deze wijzigingen aan de Hillegommerdijk zorgen bij elkaar ervoor dat de geluidbelasting in de toekomst ca. 7 dB lager ligt dan de huidige situatie.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit beoordeeld als 'goed'.

Figuur 5-6: de wijzigingen ter hoogte van de Hillegommerdijk

De nieuwe ontsluiting bij de ijs- en skeelerclub
Bij de aanleg van de busbaan dient de ijs- en skeelerclub op een andere manier ontsloten te worden. Voornemens is om aan de noordzijde van Lisserbroek deze ontsluitingsweg te realiseren, zie figuur 5-7. De geluidbelasting ten gevolge van deze nieuwe weg is niet hoger dan 48 dB op de omliggende geluidgevoelige bestemmingen, zowel op woning- als op tuinniveau, zie bijlage 3. Cumulatief met de Hillegommerdijk leidt dit niet tot een significante toename.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de situatie met nieuwe ontsluiting beoordeeld als 'goed'.



Figuur 5-7: de wijzigingen ter hoogte van de nieuwe noordelijke ontsluiting

Conclusie
Er zijn voornemens een nieuwe HOV-baan aan te leggen tussen Nieuw-Vennep en Lisse. De nieuwe aanleg van deze weg is getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Voor de wegen waar een 30 km/uur regime heerst (in de toekomst), zijn de wijzigingen getoetst aan een goede ruimtelijke ordening.

Nieuwe HOV-baan
Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van deze nieuwe busbaan.

De 30 km/uur wegen
De nieuwe ontsluiting van de ijs- en skeelerclub, de verschuiving van de wegas Hillegommerdijk en het 30km/uur gedeelte van de busbaan krijgen een maximum snelheid van 30 km/h. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden de wijzigingen aan de 30 km/uur wegen beoordeeld als 'goed'. De ontwikkelingen worden niet gezien als verslechtering van het woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid.

Nieuwe brug over de Ringvaart
Bij de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de brug dient goed gelet te worden dat de geluiduitstraling van de brug tot een minimum wordt beperkt zodat hier geen negatieve geluidseffecten ontstaan bij omliggende woningen. In het partneroverleg op 30 november 2021 is ook afgesproken dat ook voor de brug over de Ringvaart tot even over de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk een maximum rijsnelheid geldt van 30 km/h.

Toekomstig meerijden valt buiten de scope
In dit geluidsonderzoek is alleen gerekend met de busbaan qua profiel. In het kader van het geluidsonderzoek zijn, nadat de woningbouwopgave is gerealiseerd, de toekomstige autobewegingen over het tracé niet meegenomen. Dit valt buiten de scope van dit inpassingsplan en wordt meegenomen in het ruimtelijk plan van de gebiedsontwikkelingsopgave Lisserbroek.

Conclusie
Het plan is niet strijdig met de geluidseisen uit de Wet geluidhinder en is daarom in het kader van geluid uitvoerbaar.

5.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in het plangebied en in de omgeving ervan in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs) de belangrijkste wet. Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In de regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling. De wetgeving heeft als doel voor de lange termijn om evenwicht te creëren tussen de belangen van het gevaarlijke stoffenvervoer, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die verblijven in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Daarnaast zijn er regels opgesteld voor het beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening. Er zijn namelijk regels om mensen die dicht bij deze hoofdwegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een beschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is. Zo mogen er bijvoorbeeld geen huizen gebouwd worden vlakbij transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Bedrijven met risicovolle activiteiten.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten een bedrijventerrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo) vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacementen. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken.

Buisleidingen ten behoeve van het vervoer van risicovolle stoffen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer (artikelen 5.1 lid 1, 5.2 lid 1, 5.3 lid 1 en 2 en 9.2.2.1) en de Wet ruimtelijke ordening (artikelen 3.37 en 4.3 lid 1 en 2). Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn:

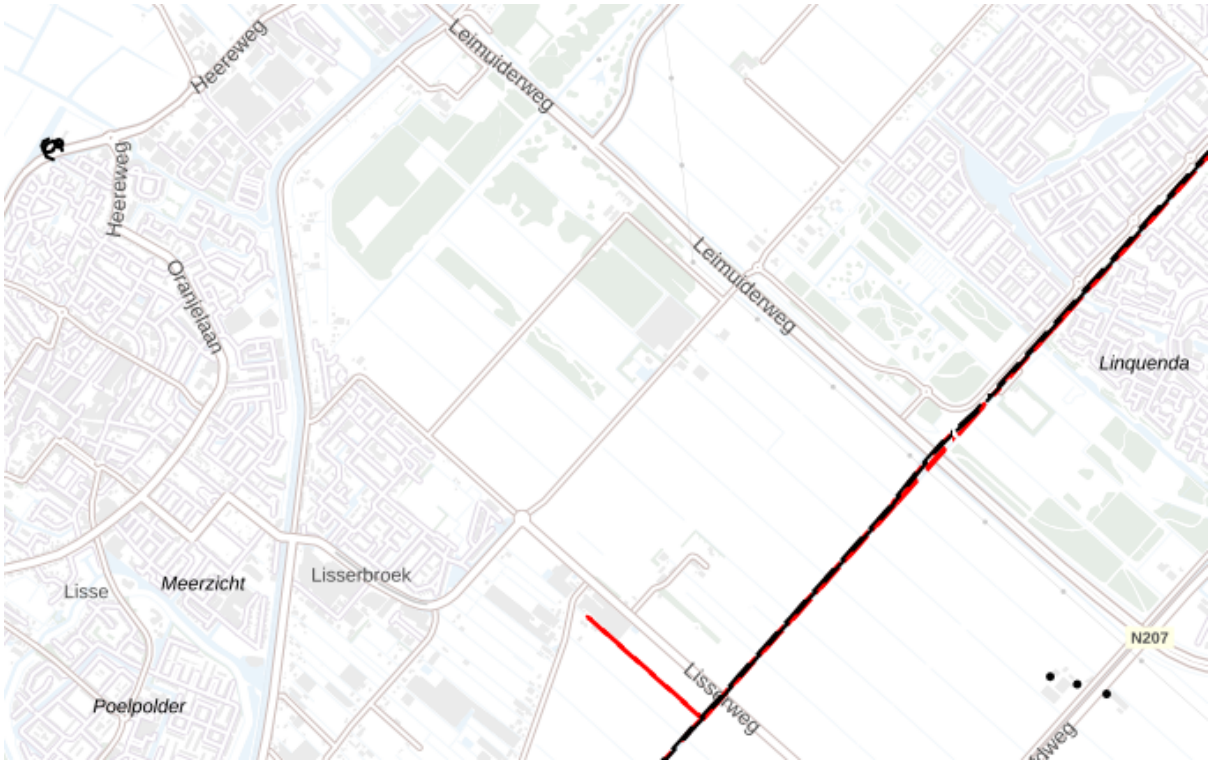
- ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico en verantwoording van groepsrisico;
- ruimtelijke reservering voor belemmeringenstrook met aanlegvergunningenstelsel;
- de Bevb voorwaarden binnen 5 jaar verwerken in bestemmingsplannen.

Op grond van het Bevb dienen de belemmerende strook (5 meter ter weerszijden van de leiding), de plaatsgebonden risicocontour (10-6) en het invloedgebied van het groepsrisico in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschouwing

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het realiseren van een busbaan zal geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengen. Vanuit deze invalshoek is dit aspect dan ook niet relevant. Verder kruist het traject ook geen wegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk wordt gemaakt. Op korte afstand grenzen er buisleidingen waar gevaarlijke stoffen door worden vervoerd. In de onderstaande figuur zijn met rood de buisleidingen aangegeven en met de zwarte lijn het plaatsgebonden risico 10^{-6} contour.



Figuur 5-8: met de rode lijn zijn de buisleidingen weergegeven, naast het plangebied, waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd en met zwart is de risicocontour aangegeven.

Met de risicocontour 10^{-6} wordt de grenswaarde van de kwetsbare objecten aangegeven. Dit houdt in dat het niet is toegestaan om kwetsbare objecten binnen deze contour te realiseren. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} bedraagt voor het HOV-traject 0 meter. Dit is daarom niet van invloed op het planvoornemen.

Groepsrisio
Als gevolg van de komst van het tracé worden er geen kwetsbare objecten gebouwd of verplaatst die gevolgen kunnen hebben voor de hoogte van het groepsrisico nabij een gelegenheidsbron. Het aanleggen van een busbaan is geen kwetsbaar object. Het aspect groepsrisico is derhalve niet relevant.

Op basis van deze gegevens is een nader onderzoek op het gebied van externe veiligheid niet noodzakelijk.

Conclusie
Er zijn op het gebied van externe veiligheid geen belemmeringen waargenomen in het kader van het initiatief. Ook is er geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.7 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader
In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende)

bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Beschouwing
In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Royal HaskoningDHV een vooronderzoek bodem uitgevoerd. Dit onderzoek is in Bijlage 4 van deze toelichting toegevoegd. Hieronder zijn de belangrijkste resultaten weergegeven.

Verdachte activiteiten
Zowel in het (recente) verleden als huidige situatie zijn er enkele bedrijven aanwezig (geweest) waarvan de activiteiten potentieel bodembedreigend zijn. De bedrijven grenzen aan of liggen nabij het plangebied. De verwachting is dat de bedrijfsactiviteiten de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief hebben beïnvloed.

Bodemkwaliteit
IIn het dijklichaam van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aanwezig. De bodem in de bebouwde kom van Lisserbroek (dijkzone) bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. In het gebied vanaf Lisserbroek tot en met de aansluiting met de N207 zijn op basis van de beschikbare informatie in de bodem hooguit licht verhoogde gehalten aanwezig.

Gedempte sloten
Binnen het plangebied zijn meerdere gedempte sloten aanwezig. Onduidelijk is met welk materiaal de sloten zijn gedempt. Derhalve zijn de gedempte sloten verdacht voor verontreiniging (inclusief asbest).

Saneringsnoodzaak
Binnen de gemeente Lisse ter plaatse van de aansluiting op de Sportlaan is een geval van bodemverontreiniging aanwezig. De locatie is gesaneerd door middel van een leeflaag. Ter plaatse van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op deze deellocaties rekening te worden gehouden met mogelijke saneringsmaatregelen.

Aanvullend bodemonderzoek
In het kader van de procedure voor het provinciaal inpassingsplan zijn geen bodemonderzoeken noodzakelijk omdat de bodemkwaliteit de uitvoerbaarheid van het plan niet in gevaar brengt. Ten behoeve van grondverwerving en de uitvoeringsfase is bodemonderzoek noodzakelijk om nader inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit en hergebruik/afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond.

Conclusie
Binnen de gemeente Lisse ter plaatse van de aansluiting op de Sportlaan is een geval van bodemverontreiniging aanwezig. De locatie is gesaneerd door middel van een leeflaag. Hier zal in het bestemmingsplan in de gemeente Lisse rekening mee gehouden worden.

Ter plaatse van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op deze deellocaties rekening te worden gehouden met mogelijke saneringsmaatregelen. Ten behoeve van grondverwerving en de uitvoeringsfase is bodemonderzoek noodzakelijk om nader inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit en hergebruik/afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond. Dit is voor dit inpassingsplan nog niet nodig omdat de eventuele sanering van deze plaatselijke verontreiniging de uitvoerbaarheid van het plan niet belemmeren. In het kader van bodemkwaliteit is de aanleg van de HOV baan uitvoerbaar.

5.8 Water

Wettelijk kader
De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen (waaronder provinciale inpassingsplannen) die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer (bijv. provincie, gemeente of projectontwikkelaar) worden overlegd met de waterbeheerder.

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief).

Hieronder staat een overzicht van de voor het plangebied relevante wet- en regelgevingen en nota's.

Europees:
-Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:
-Nationaal Waterprogramma 2022-2027;
-Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
-Waterwet.

Provinciaal:
-Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027;
-Omgevingsvisie;
-Omgevingsverordening.

Europese Kaderrichtlijn Water
De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de KRW. Zij is dit mede namens de andere rijkspartijen en in nauw overleg met provincies, waterschappen en gemeenten. In het Bestuursakkoord Water is de samenwerking in het waterbeheer en -beleid tussen deze partijen vastgelegd.

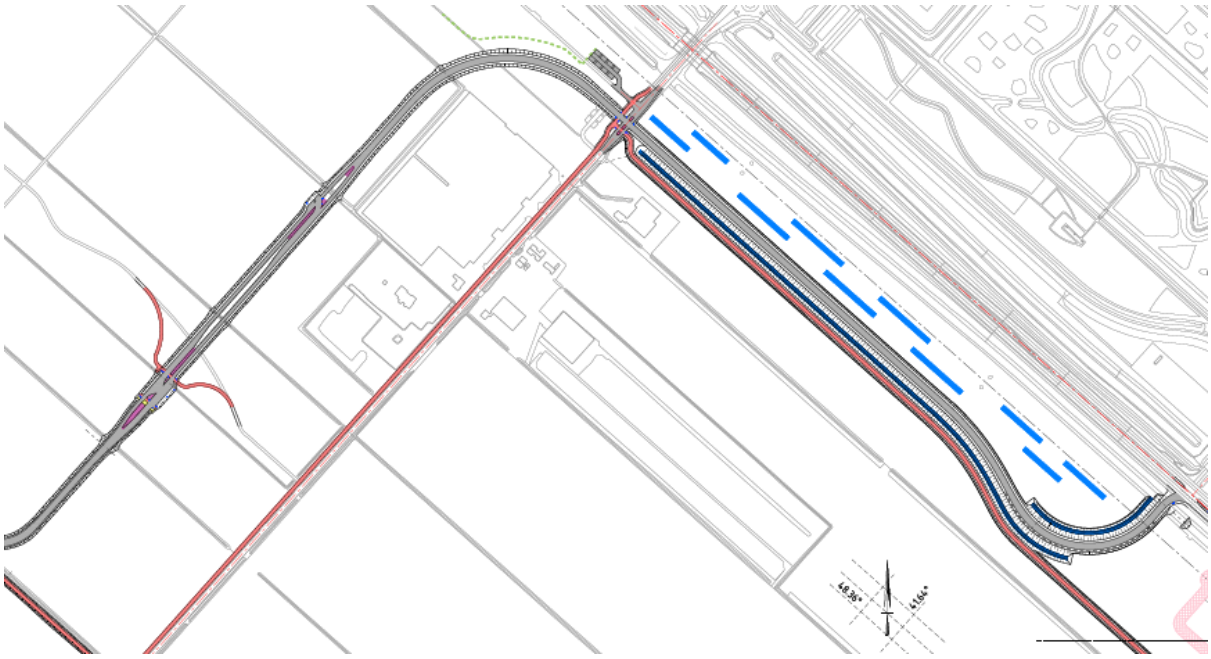
Beschouwing
Voor de realisatie van de HOV is een watertoets uitgevoerd. Deze is in Bijlage 5 van deze toelichting bijgevoegd.

Het HOV-tracé loopt vanaf de Oranjelaan in Lisse, gelegen in de gemeente Lisse, provincie Zuid-Holland. Door middel van een brug kruist het tracé eerst een primaire watergang (binnen gronden van de provincie Zuid-Holland) en vervolgens de Ringvaart met bijbehorende regionale keringen en hun beschermingszone. Vanaf de Ringvaart gaat het tracé verder door de gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland. Aan de oostkant van de Ringvaart kruist het tracé de Hillegommerdijk. Bestaande bebouwing zal hiervoor gesloopt moeten worden.

Het tracé kruist vervolgens de IJtocht (primaire watergang, kenmerk 180-058-00110) alvorens via agrarisch gebied zijn weg te vervolgen. Dit gebied maakt deel uit van de gebiedsenvelop voor de ontwikkeling van Lisserbroek Noord. Het tracé ligt hier over een lengte van ongeveer 650 meter op een secundaire watergang (kenmerk 180-058-05763).

Figuur 5-9: Westelijk gedeelte van het tracé

Vervolgens neemt het tracé een bocht in noordoostelijke richting en zal het enige tijd parallel aan de IJweg lopen. Vlak voor de Middelweg buigt het tracé af en loopt het parallel aan de Leimuiderweg. Het kruist hier een primaire watergang (kenmerk 180-058-00479) en de IJweg. Vlak voor de aansluiting op het kruispunt Leimuiderweg-Getsewoudweg kruist het tracé de Zuidtocht (N207-Zuidtocht, 180-058-07388).

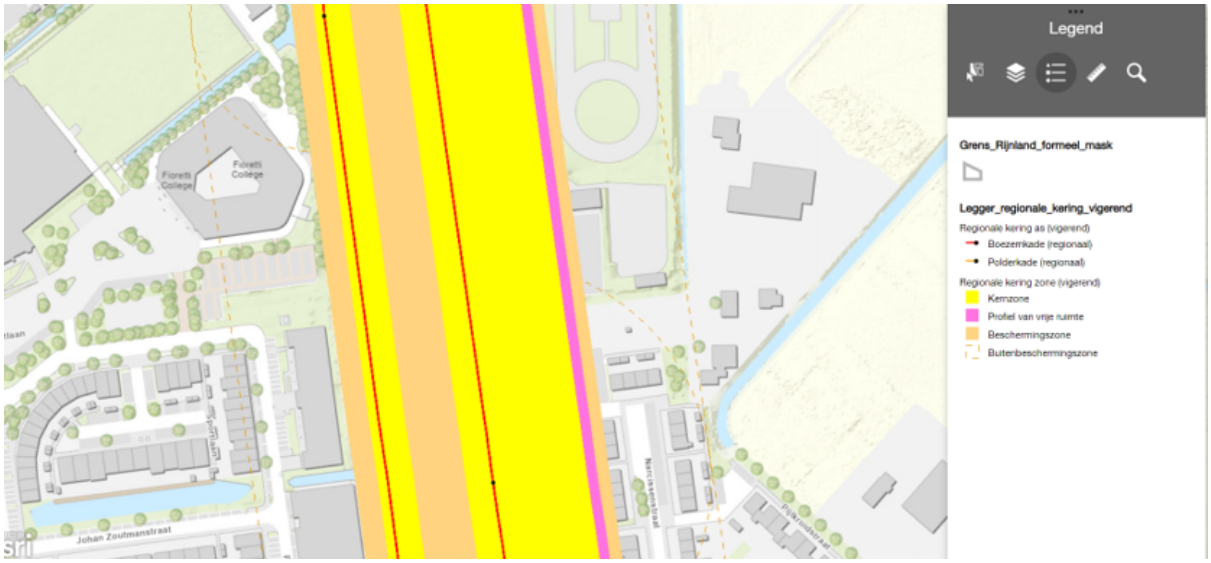


Figuur 5-10: Oostelijk gedeelte van het tracé

Het gehele tracé ligt in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De ondergrond bestaat overwegend uit kalkrijke poldervaaggronden met lichte klei.

Figuur 5-11: De BRO Bodemkaart 2018 geeft aan dat de ondergrond hoofdzakelijk bestaat uit kalkrijke poldervaaggronden met lichte klei. Bron: DINO-loket

Keringen
Bij het kruisen van de Ringvaart kruist de brug 2 regionale keringen en de bijbehorende beschermingszones.



Figuur 5-12: Ligging van de keringen en bijbehorende beschermingszone's langs de Ringvaart. Screenshot uit de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland

Aan de westzijde van de Ringvaart betreft het de boezemkade van de Meer- en Duinpolder, aan de oostkant betreft het de Hillegommerdijk. De onderhoudsplicht van beide regionale keringen ligt bij de kadastraal eigenaar, buitengewoon onderhoud wordt uitgevoerd door het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Peilgebieden
Het tracé ligt in twee peilgebieden. Westelijk van de Ringvaart (in Lisse) betreft het peilgebied PBS_OR-1.07.2.1 met een vast peil van -1,47 m NAP. De rest van het tracé, oostelijk van de Ringvaart, ligt in zijn geheel in peilgebied PBS_GH-140.08A, met een zomerpeil van -6,17 m NAP en een winterpeil van -6,42 m NAP.

Aanpassingen in het watersysteem
Voor de ontwikkeling van de HOV-verbinding zullen aanpassingen in het watersysteem plaats moeten vinden. Zo worden enkele primaire watergangen gekruist en zullen er secundaire watergangen worden

gekruist en gedempt. De Waterschapsverordening van Hoogheemraadschap Rijnland geeft in deze situaties aan of voor deze activiteiten een vergunningplicht geldt, en aan welke normen deze moeten voldoen.

Kruisingen met het watersysteem
Het tracé kruist de Ringvaart en twee belangrijke oppervlaktewateren (parallel aan de Ringvaart aan de westzijde en de IJtocht aan de oostkant van de Ringvaart). De kruisingen met deze oppervlaktewateren worden uitgevoerd als duikers. Deze duikers hebben in het ontwerp dezelfde breedte als de watergang, van berging van de watergang is hier dus geen sprake.

Voor het aanleggen van een kruising door middel van (demping met) een duiker is voor belangrijke oppervlaktewateren een vergunning vereist. Voor overige watergangen is een meldplicht, wel moet worden voldaan aan minimale eisen met betrekking tot de afmetingen.

Voorwaarden afmetingen van de duiker:
1. De duiker is maximaal 10 meter lang.
2. Bij een watergang tot 4 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 60 cm.
3. Bij een watergang tussen de 4 en 6 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 80 cm.
4. Bij een watergang tussen de 6 en 8 meter breed, is de inwendige diameter van de duiker minstens 1 meter.

Voorwaarden ligging van de duiker:
5. De afstand tussen de aan te leggen duiker en een naastgelegen duiker, brug of stuw is minstens 5 meter.
6. De duiker wordt zo aangebracht en onderhouden dat in de duiker 1/3 deel lucht en 2/3 deel water aanwezig is ten opzichte van het zomerpeil.
7. De as van de duiker ligt in het midden van de watergang.
8. De duiker wordt horizontaal geplaatst.

Demping
Bij de aanleg van het tracé worden (secundaire) watergangen gedempt. Het dempen van water dient te worden gecompenseerd en is daarnaast gehouden aan enkele voorwaarden.

Bij demping van huidige watergangen dient de aan- en afvoer van water naar aangrenzende gebieden niet te worden belemmerd. Doodlopende watergangen moeten vanaf de kopse kant worden gedempt. Als de demping een versmalling van een watergang betreft dient deze minimaal 4 meter breed te blijven.

Elke demping moet worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden op verschillende wijzen (Waterschapsverordening van Rijnland):
- Een oppervlak water aan te leggen dat minimaal even groot is als het oppervlak van de demping, of;
- Afboeking van een saldo, even groot als het oppervlak van de demping, van de Berging Rekening Courant, of;
- Aantoonbaar extra gegraven water, even groot als het oppervlak van de demping, in de vijf jaar direct voorafgaand aan de datum van de vergunningaanvraag voor de demping.

Aan de compensatie zijn enkele voorwaarden verbonden.
- De compensatie moet voorafgaand aan of tegelijk met de demping worden uitgevoerd.
- Het nieuw te graven water moet in open verbinding staan met de rest van het watersysteem.
- Wanneer een deel van het poldersysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie gebeuren binnen het peilvak waarin de demping plaatsvindt.
- Wanneer een deel van het boezemsysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie binnen 5 kilometer van de locatie van de demping gebeuren.

Het is mogelijk compensatie buiten het peilvak van de demping te realiseren indien het fysiek niet mogelijk is hierbinnen te compenseren en het waterstaatkundig toelaatbaar is om niet binnen het peilvak te compenseren. Als dit het geval is kan een afwijking van de Algemene regel worden aangevraagd.

Alle dempingen vinden plaats in het peilvak oostelijk van de Ringvaart (PBS_GH-140.08A). In het onderstaande overzicht is de dempingscompensatie weergegeven.

Tabel 5-8: Benodigde watercompensatie (toename verharding en dempen bestaand water

	Peilvak Polder (Prov. Noord-Holland) [m2]
Dempen Wateroppervlak	1892
Nieuw Wateroppervlak	7900
Netto Wateroppervlak	6010
Verwijderen verharding	7488
Verwijderen bebouwing	1601
Nieuw verharding	49129
Nieuw bebouwing	0
Verhardingstoename	40040
Compensatiefactor	15%
Te compenseren wateroppervlak tbv verharding	6010
Te kort compensatie wateroppervlakte	0
Overschot compensatie wateroppervlakte	0
Netto compensatie wateroppervlakte	**0**

Toename verharding
Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de compensatieopgave binnen het grondgebied van de Provincie Noord-Holland. Afrondingsverschillen zijn in de tabel mogelijk. De aanleg van de HOV leidt tot een uitbreiding van verhard oppervlak van 40.040 m^2 (tabel 5-8). Hiervoor is een vergunning nodig. De algemene regels voor het aanbrengen van verharding zijn als volgt:

- Toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden door het aanleggen van water. Het oppervlak aan te leggen water bedraagt 15 procent van het oppervlak van toegenomen verharding.
- Deze compensatie moet voorafgaand of gelijktijdig aan de ontwikkeling van de HOV-verbinding worden uitgevoerd.
- De compensatie dient plaats te vinden binnen het peilvak waarin de extra verharding wordt aangebracht.

Vanuit het waterschap geldt een compensatiefactor van 15%. Het te compenseren wateroppervlak ten behoeve van de verharding komt daarmee op 6.006 m^2 en afgerond op 6.010 m^2.

De toename van de verharding en de benodigde compensatie is weergegeven in tabel 5-8. Alle compensatie vindt plaats binnen hetzelfde peilvak, zoals is voorgeschreven in de Waterschapsverordening. De beoogde watercompensatie is weergegeven in Bijlage 6 Watercompensatieplan. Met een watervergunning dient de watercompensatie defintief te worden vastgelegd.

Gezien het bovenstaande geldt er voor dit inpassingplan een compensatieplicht. Omdat de nieuwe HOV-baan zorgt voor een toemane aan verhard oppervlakte dient er compensatie in de vorm van water plaats te vinden. Het gaat in dit geval om een oppervlakte van 6.006 m^2. Deze compensatie dient alvorens of tijdens de aanleg van de HOV-baan te worden gerealiseerd. De compensatie is juridisch geborgd in artikel 5.3.2 van de planregels.

Waterkeringen
Tijdens de aanleg van het tracé wordt gewerkt in en om waterkeringen en beschermingszones hiervan. Voor werkzaamheden die invloed hebben op de stabiliteit van de waterkering is een watervergunning noodzakelijk. Werkzaamheden die (tijdelijk) de freatische lijn van de kering beïnvloeden vallen hier ook onder.

Conclusie
Bij de aanleg van het tracé worden (secundaire) watergangen gedempt. Het dempen van water dient te worden gecompenseerd en is daarnaast gehouden aan enkele voorwaarden. Ook zal 15% van de toename aan verharding worden gecompenseerd in de vorm van water. Op die manier wordt voldaan aan de compensatievoorwaarde om de realisatie van de HOV-baan mogelijk te kunnen maken. De compensatie is juridisch geborgd in artikel 5.3.2 van de planregels.

5.9 Ecologie

Inleiding
De voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden en houtopstanden (Natura 2000) alsook het Natuurnetwerk Nederland. Om deze reden is het noodzakelijk om de mogelijke effecten van de ingreep op beschermde dier- en plantensoorten, houtopstanden en gebieden in kaart te brengen. Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV) is door de provincie gevraagd om een natuurtoets uit te voeren.

Wettelijk kader
De bescherming van natuur is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soorten- en gebiedsbescherming is in Nederland geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen plant- en dierensoorten op grond van de Wnb. Wanneer uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, kunnen de betreffende bouwwerkzaamheden c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

Er is een natuurtoets gedaan om alle ecologische effecten van het plan in beeld te brengen, zie Bijlage 7 Natuurtoets.

5.9.1 Gebiedsbescherming

5.9.1.1 Natura-2000 gebieden

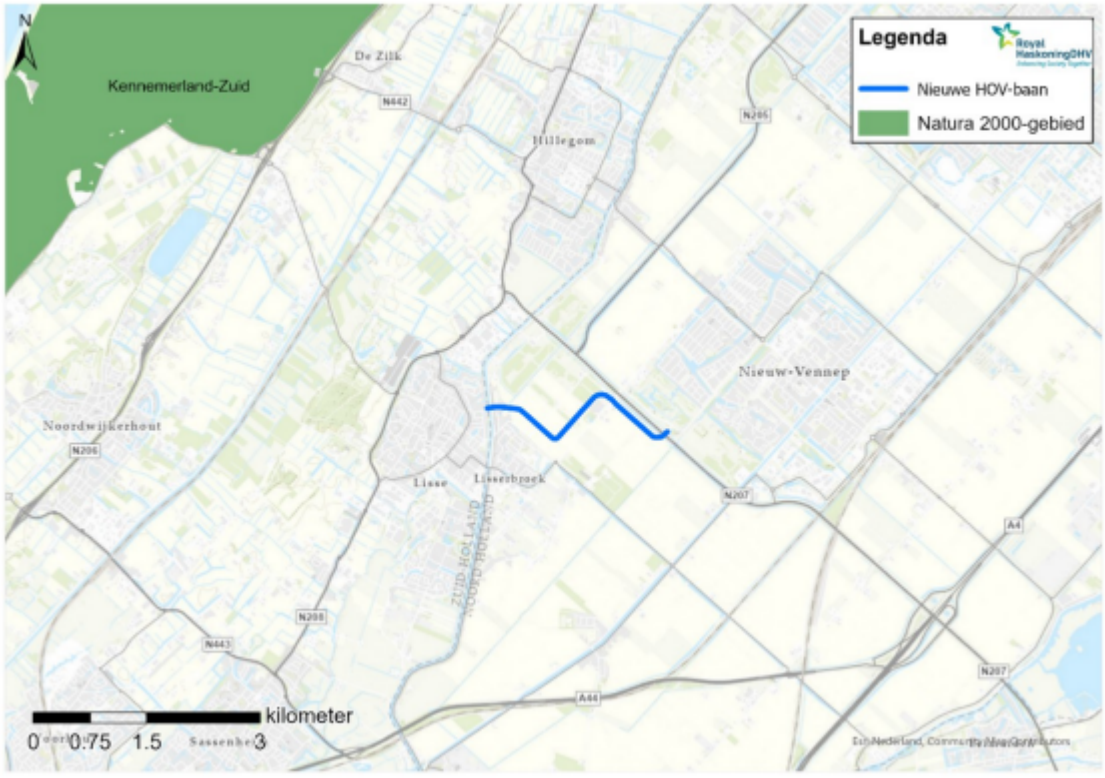
Wettelijk kader
In het kader van de gebiedsbescherming, is ook 'externe werking' een relevante opgave. Niet alleen directe ingrepen in Natura 2000-gebieden kunnen schadelijk zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen, ook kan sprake zijn van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van geluid, licht, abiotiek (verdroging, verontreiniging) en andere verstorende factoren. Een heel actueel onderwerp is de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) in werking getreden. Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden. Sinds de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 over de bouwvrijstelling dienen ook effecten van tijdelijke bouw- en sloopactiviteiten (aanlegfase) onderzocht te worden. Daarnaast kunnen permanente stikstofemissies en bijbehorende

depositie optreden tijdens de gebruiksfase, bijvoorbeeld door emissies die vrijkomen tijdens bedrijfsprocessen en/of een toename van verkeer van en naar een projectlocatie.

Beschouwing
De voorgenomen activiteit leidt niet tot aanvullend ruimtebeslag in en rond Natura 2000-gebieden en grijpt niet in op het regionale grondwater of watersystemen waar enig Natura 2000-gebied onderdeel van is. Hierdoor is geen sprake van storingsfactoren als verdroging of vernatting. Ook is geen sprake van permanente aanpassingen aan de ruimtelijke inrichting van Natura 2000-gebieden. Er doen zich daarom geen storingsfactoren als oppervlakteverlies of versnippering voor. Ook storingsfactoren als veranderingen door populatiedynamiek en bewuste soortensamenstelling doen zich niet voor. De werkzaamheden zijn tijdelijk en lokaal en de afstand van de Natura 2000-gebieden tot het plangebied is dusdanig groot dat indirect negatieve effecten door geluid, licht, trillingen en optische verstoring op voorhand uitgesloten kunnen worden. Dit als gevolg van het gegeven dat emissies van geluid, licht en trillingen, door tussenliggend landgebruik als snelwegen en woonkernen, in combinatie met de afstand, ter plaatse van geen enkel Natura 2000-gebied nog waarneembaar zijn. Daarmee blijven alleen nog de mogelijke storingsfactoren verzuring en vermesting door atmosferische stikstofdepositie over, waarvoor geldt dat significant negatieve effecten niet op voorhand uitgesloten kunnen worden.

Er is een stikstofonderzoek uitgevoerd naar de emissies in de gebruiksfase en realisatiefase van de HOV-verbinding met AERIUS-calculator versie 2022. Dit onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 10 van deze toelichting.

Het meest nabijgelegen Natura-2000 gebied is Kennemerland-Zuid, op circa 4 kilometer afstand van het plangebied, zie figuur 5-13.



Figuur 5-13: De locatie van de nieuwe HOV-verbinding en de omliggende Natura-2000 gebieden

Uitgangspunten
Voor de berekeningen van de realisatiefase is uitgegaan dat de realisatie van de verbinding plaatsvindt vanaf oktober 2027 tot en met september 2029. In de AERIUS berekening is echter alleen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000 gebieden van het zichtjaar 2028 weergeven, omdat er vanuit wordt gegaan dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg gelijk wordt verdeeld over gehele realisatieperiode. Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid verkeersbewegingen dat betrekking heeft op de realisatiefase. De benodigde inzet van het materieel is gebaseerd op de kostenraming (SSK) van het

project. Aangenomen wordt dat het bouwverkeer, gedefinieerd als verkeer dat werkmaterialen, mobiele werktuigen en werkers transporteert, zich via de Lisserweg en IJweg naar de N207 beweegt. Doordat het aantal verkeersbewegingen minder dan 250 per etmaal bedraagt gaat het verkeer op de N207 op in het heersende verkeersbeeld. Doordat het plaatsen van de brug een groot onderdeel van het project bedraagt, is er voor het wegverkeer uitgegaan van deze route. De lengte van dit traject is circa 3,7 km bestaande uit wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Voor de gebruiksfase is de huidige planning dat de nieuw aangelegde busbanen vanaf circa 2030 in gebruik worden genomen en wordt dit derhalve als zichtjaar gebruikt. Doordat in latere zichtjaren de voertuigemissie factoren zullen dalen en elektrificatie van het wagenpark zal toenemen, wordt 2030 als worst-case scenario beschouwd. In de opvolgende jaren wordt een lagere stikstofdepositie (of emissie) verwacht. Als worstcase benadering is er voor de stikstofberekening van uitgegaan dat de HOV-lijn 20 uur per dag gaat rijden volgens het schema zoals getoond in tabel 5-9. De bussen over de HOV-verbinding (verkeersaantrekkende werking) zullen naar verwachting een 2-4-6-dienstregeling volgen. Dit houdt in dat er 6 bussen per uur per rijrichting in de spits zullen gaan rijden, 2 in de dalperiode en 4 in de ‘gewone’ uren. Dus totaal 160 bussen per etmaal.

Tabel 5-9: Een overzicht van de busfrequentie HOV Lisse-Nieuw-Vennep tijdens de gebruikersfase

Periode	Tijden van periode	Aantal uren per periode	Aantal bussen per uur	Aantal bussen per dag
Spits	6u - 9u; 16u-19u	6	12	72
Gewoon	9u - 16u; 19u-20u	8	8	64
Dal	5u - 6u; 20u-1u	6	4	24
Totaal				**160**

Onderzoeksresultaten
Op basis van de inzet van de mobiele werktuigen dat er sprake is van een toename van stikstofdepositie van maximaal 0,04 mol. Dit treedt op in zes verschillende Natura 2000-gebieden. Vervolgens is gezocht naar mogelijkheden om deze stikstofdepositie te doen afnemen met de inzet van elektrisch materieel. Daarmee is een nieuwe berekening uitgevoerd. Uit deze AERIUS-berekening voor de aanlegfase blijkt dat de maximale emissie voor het zichtjaar 2028 resulteert in 7,5 kg/j NH_3 en 176,5 kg/j NOx. De stikstofstofdepositie is 0,00 mol/ha/j en leidt dus niet tot een toename van stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden. Hierdoor kunnen significant negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden als gevolg van de realisatie van de HOV-verbinding op voorhand worden uitgesloten. Bij de berekening is voor een deel rekening gehouden met de inzet van elektrisch materieel.

Uit de AERIUS-berekening voor de gebruiksfase is 0,7 kg/j NH_3 en 144,0 kg/j NOx in het betreffende zichtjaar berekend. De totale N-depositie op de omliggende Natura 2000 gebieden binnen 25 km is 0,00 mol/ha/j en leidt daarmee niet tot een toename van stikstofdepositie. Hierdoor kunnen significant negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden als gevolg van het gebruik van de HOV-verbinding op voorhand worden uitgesloten.

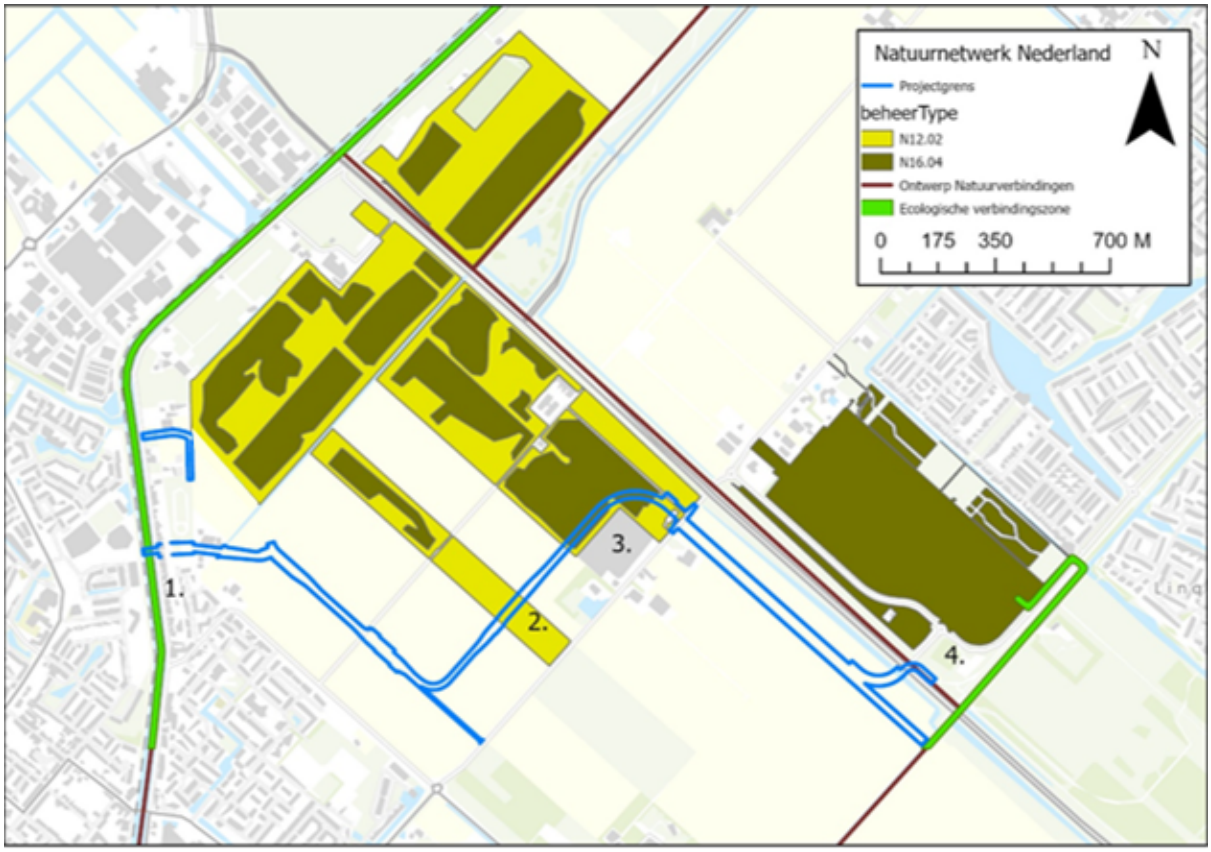
Conclusie gebiedsbescherming Natura 2000
Significant negatieve effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden, als gevolg van het in gebruik nemen van het HOV-tracé, kan op voorhand worden uitgesloten. Voor de aanlegfase kunnen negatieve effecten tevens worden uitgesloten, mits gedeeltelijk elektrisch materieel wordt ingezet. Hiermee vormt de stikstofdepositie geen belemmering voor het planinitiatief.

5.9.1.2 Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Wettelijk kader
De provincie Noord-Holland zorgt binnen haar gebied voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend ecologisch netwerk, en vormt daarmee onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De provincie heeft daartoe gebieden aangewezen die tot dit netwerk behoren. Tevens wijst de provincie aan deze gebieden natuurdoelen met specifieke wezenlijke kenmerken en waarden toe. De regels voor de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is in Noord-Holland geregeld in de

Omgevingsverordening NH2020. De relevante artikelen zijn in de bijlagen bij Bijlage 7 toegevoegd (artikel 2.4 tot en met 2.9 en artikel 6.43).

Beschouwing
Op de beoogde locatie van de HOV-baan is ook een NNN-gebied gelegen. Door de ontwikkeling van deze HOV-baan wordt het NNN-gebied aangetast. Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied heen en tast daarmee twee beheertypen aan. In figuur 5-14 is deze situatie weergegeven aan de hand van de nummers 2 en 3. De aangetaste NNN-gebieden zijn met rood aangegeven. De donkergroene velden betreffen het beheertype N16.04 vochtig bos met productie en de lichtgroene velden betreffen het beheertype N12.02 kruiden- en faunarijk grasland. Tot slot kruist het plangebied daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingszone 'Haarlemmermeer en omgeving'. Dit is weergegeven aan de hand van nummer 1 en 4 in Figuur 5-14.



Figuur 5-14: Ligging van HOV ten opzichte van NNN-gebieden

De HOV-baan kan alleen aangelegd worden als wordt voldaan aan de eisen die de provincie stelt aan ontwikkelingen binnen bestaande NNN-gebieden. Deze eisen zijn opgenomen in artikel 6.43 lid 4 van de Omgevingsverordening NH2020. In paragraaf 4.2.2 is daar al kort op ingegaan met de beschrijving van het provinciale beleidskader. De eisen uit de Omgevingsverordening zijn als volgt:
a. Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang;
b. Er zijn geen reële alternatieven;
c. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Hieronder wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan deze eisen.

<u>Groot openbaar belang</u>
De bereikbaarheid en leefbaarheid staan onder druk. De wegen raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Het is van belang dat er slim ingezet wordt op dit vraagstuk met daarbij ook voor "schoon en duurzaam vervoer". Daarom investeert de provincie Noord-Holland, samen met haar partners in openbaar vervoer. Zo wordt gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. Het aanleggen van een vrij

liggende busbaan is daarbij niet het hogere einddoel. De HOV-verbinding zorgt er juist voor dat de R-Net bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers.

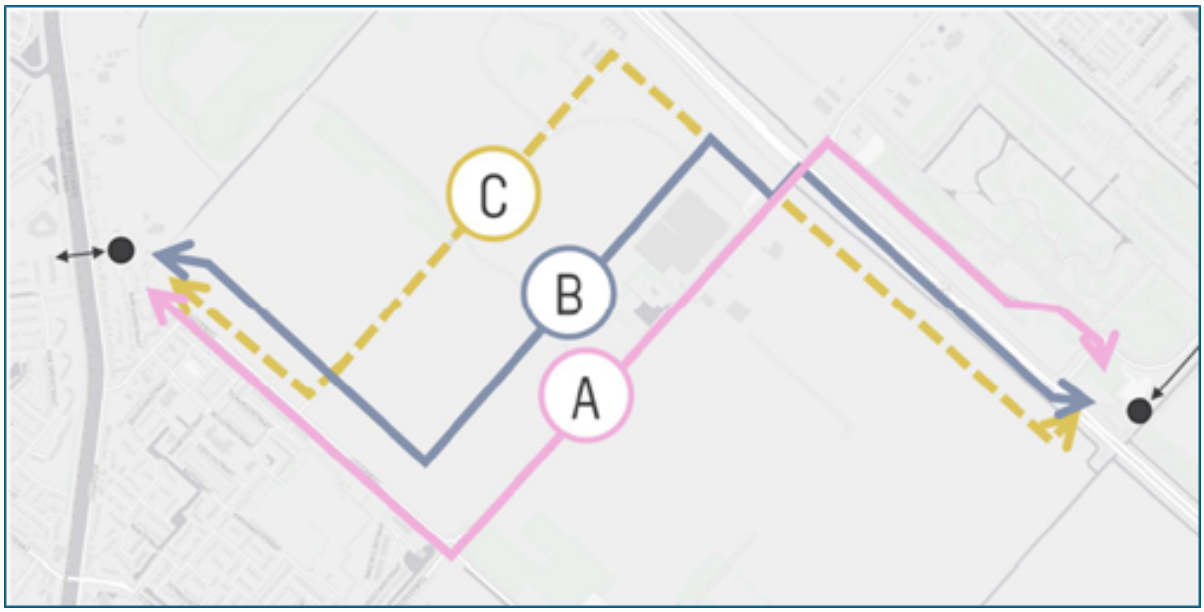
Diverse gemeenten in zowel Zuid- als Noord-Holland krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-Net, door de uitbreiding of aanleg van HOV-haltes. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van de Duin- en Bollenstreek. Het is nodig om juist nu te investeren om ervoor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Dit zeker in relatie tot de grote woningbouwopgaves in de gemeente Haarlemmermeer. Specifiek geldt dit voor de woningbouwontwikkelingen in Lisserbroek. De HOV en de doorfietsroute zorgen hier voor een alternatief voor andere vervoerswijzen.

Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-Net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang op het overige verkeer en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderd doorrijden. De HOV-lijn is niet alleen sneller dan de huidige lijn, maar is vooral een betrouwbaardere vorm van openbaar vervoer.

De reiziger kan hier vaak en stipt op tijd gebruik van maken. Uit de meest recente gegevens van bureau GoudappelCoffeng met betrekking tot de vervoerswaarden blijkt ook dat het aantal reizigers gaat toenemen. Voor fietsers en voetgangers wordt het hier veiliger. Het streven is om parallel aan de HOV-verbinding een nieuw doorfietspad tussen Lisse, Lisserbroek en P+R Getsewoud te realiseren. Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de aan te leggen HOV-verbinding in het kader van een groot openbaar belang is.

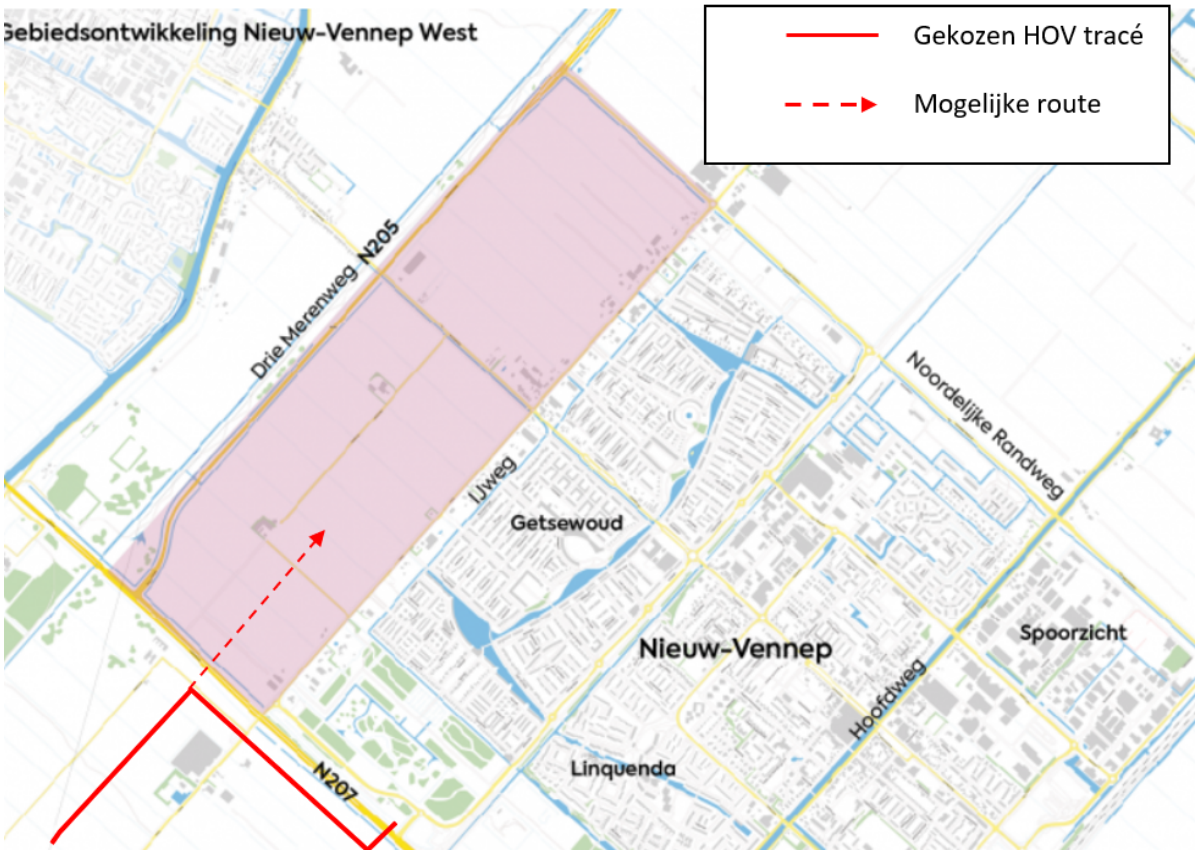
Geen reële alternatieven

Voor de aanleg van de HOV zijn in een eerder stadium 3 verschillende alternatieven onderzocht, zie de ligging van deze varianten in de figuur hieronder.



Figuur 5-15: Ligging van varianten in de tracéverkenning

Voor het deelgebied 'IJweg', waarin de busbaan de NNN-gebieden kruisen is in de variantenafweging onderkend dat het ontwerp ruimtebeslag claimt op NNN. De keuze voor de voorkeursvariant is onder andere gebaseerd op technische mogelijkheden, bestaande belangen en milieueffecten, waaronder natuurwaarden. De belangrijkste overweging is dat met gekozen tracé de busbaan doorgetrokken kan worden richting gebiedsontwikkeling 'Nieuw-Vennep West', zie de figuur hieronder. Dit geeft extra ontsluitingsmogelijkheden voor de wijk met het openbaar vervoer, wat tegemoetkomt aan de mobiliteit- en duurzaamheidsdoelen van de provincie.



Figuur 5-16: Ligging van nieuwe mogelijke route HOV-tracé richting gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West

Verder is gekozen voor een oplossing met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving, waarbij een combinatie van varianten B en C (uit figuur 5-15) uiteindelijk is uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Ter hoogte van de NNN-gebieden is er bewust voor gekozen om deze gebieden zo minimaal mogelijk te doorsnijden zodat er ook zo weinig mogelijk natuurgebied verloren gaat. Er is geen reëel alternatief waarbij er geen sprake is van effecten op het NNN-gebied. Tot slot vindt in de gekozen situatie een optimale aansluiting plaats op een potentieel nieuwe HOV-baan zoals deze in figuur 5-16 is weergegeven.

Compensatie

De overblijvende negatieve effecten op het NNN-gebied dienen gelijkwaardig te worden gecompenseerd. De compensatie zal in dit geval plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van het aangetaste gebied, tenzij aantoonbaar is dat dit niet mogelijk is. De overlap van de HOV-verbinding met het NNN-gebied zal daarbij minimaal geheel gecompenseerd worden. Voor de meerwaardebepaling wordt hiervoor een gebiedsvisie gevraagd. Vanuit de provinciale verordening is een inrichtingsplan nodig. Het inrichtingsplan moet voldoen aan:

a. het plan bevat een kaart van een schaalniveau niet groter dan 1:10.000 waarop de locatie waar de fysieke maatregelen plaatsvinden staat aangegeven;
b. de fysieke maatregelen zijn concreet beschreven;
c. in het plan is aangegeven op welke momenten Gedeputeerde Staten de voortgang kunnen beoordelen;
d. het plan bevat een tijdschema voor realisatie van de compensatie waaruit blijkt dat initiatiefnemer de compensatie uiterlijk binnen twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit realiseert, tenzij in een compensatieovereenkomst als bedoeld in artikel 2.8 anders wordt bepaald;
e. het plan beschrijft het jaarlijkse beheer van het gebied en de voorwaarden waaraan een beheerder moet voldoen.

De compensatieopgave

Met de komst van de HOV-baan is er sprake van ruimtebeslag op een bestaand NNN-gebied welke

minimaal geheel gecompenseerd dient te worden. Het planvoornemen voldoet aan de voorwaarden voor aantasting van het NNN-gebied zoals deze in de provinciale Omgevingsverordening zijn opgenomen. Bovenstaand is geconcludeerd dat het een ontwikkeling van groot openbaar belang is, er geen reële alternatieven zijn en dat de aantasting volledig gecompenseerd zal gaan worden. De hoeveelheid vierkante meters aan de benodigde NNN-compensatie is weergegeven in tabel 5-10. Het gaat daarbij om een totale oppervlakte van 49.831 m^2.

Tabel 5-10: de compensatieopgave met betrekking tot de HOV-baan

Natuurbeheertypen	Oppervlakte compensatie
Kruiden- en faunarijk grasland	38.383 m^2 (3,8 ha)
Vochtig bos met productie	11.448 m^2 (1,1 ha)
Totaal te compenseren	49.831 m^2 (4,9 ha)

Onderstaand wordt een korte toelichting gegeven op de twee verschillende beheertypes die dienen te worden gecompenseerd op basis van het planvoornemen van de toekomstige HOV-baan.

Beheertype: Kruiden- en faunarijk grasland (N12.02)
Kruiden- en faunarijk grasland omvat graslanden die kruidenrijk zijn, maar niet tot de schraallanden, vochtig hooiland, zilt grasland en overstromingsgrasland of glanshaverhooiland behoren. Diverse soorten ruigte en struweel kunnen in dit grasland voorkomen. Kenmerkende of bijzondere soorten van schralere beheertypen ontbreken grotendeels binnen Kruiden- en faunarijk grasland, maar graslanden zijn vaak wel rijk aan minder zeldzame soorten. Het beheertype is onder andere van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren.

Beheertype: Vochtig bos met productie (N16.04)
Vochtig bos met productie bestaat uit loofbossen die gedomineerd worden door diverse boomsoorten zoals populier, es, esdoorn, beuk, haagbeuk, eik, iep en els. Het is een grotendeels gesloten bos met een weelderige ondergroei. Dit bostype is de productievariant van delen van het haagbeuken- en essenbos en beek- en rivierbegeleidend bos. Het komt voor op matig nat tot matig droge, vrij voedselrijke kleiige tot zandige bodems. Het beheertype is van belang voor diverse faunagroepen zoals broedvogels, dagvlinders en zoogdieren.

Compensatielocatie
Beide beheertype worden op de locatie in onderstaande afbeelding gecompenseerd. Deze locatie heeft een omvang van ruim 50.000 m^2, waarmee voldoende ruimte is voor de compensatieopgave. Deze locatie is gekozen, omdat deze kan fungeren als stapsteen in de ecologische verbindingszone Nieuwerkerkertocht. Het compensatiegebied is opgenomen in dit inpassingsplan.

Figuur 5-17: Compensatielocatie NNN-gebied zoals opgenomen in het inpassingsplan

Compensatieplan

De compensatieopgave is vertaald naar een compensatieplan (Bijlage 8) waarmee wordt onderbouwd dat de ruimtelijk ontwikkeling plaats kan vinden volgens de regels en voorwaarden die gesteld zijn in de vigerende Omgevingsverordening van Noord-Holland. In het compensatieplan is ook beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de compensatieopgave voor het ruimtebeslag op het NNN, welke beheertypen op welke locatie worden ontwikkeld en hoe deze beheerd zullen worden.

Invulling compensatielocatie

Op circa 800 m van de locatie van de aantasting van het NNN door de HOV-busbaan is een agrarisch akkerperceel beschikbaar van bijna 5 ha dat grenst aan de Nieuwerkerkertocht. Deze tocht is onderdeel van de Natuurverbinding Haarlemmermeer (ontwerp) dat nog ingericht moet worden. Realisatie van een stapsteen van 5 ha in de natte natuurverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de soorten als rust- of leefgebied langs de natuurverbinding. Voor het Natuurnetwerk betekent het een versterking van samenhang van natuur en leefgebied voor diverse soorten.

Inrichting compensatiegebied

Het streefbeeld voor het compensatiegebied is realisatie van een brede natuurvriendelijke oever bij de Nieuwerkerkertocht dat landschappelijk en ecologisch aansluit op een nat dynamisch rietmoerassysteem (ca 20-25%) met op de hogere drogere delen kruidenrijke graslanden (circa 50%) met circa 20-25% aan vochtig bos en struiken verspreid over het gebied. Deze variatie aan beheertypen met relatief meer ruimte voor (riet)moeras en kruidenrijke graslanden dan bos biedt een hoge structuurdiversiteit, overgangen van nat naar droog en naar bos. Het biedt ook meer ruimte voor een variatie aan bloemen en planten en diersoorten die afhankelijk zijn van kortere vegetatiestructuren. Een inrichtingsvoorstel voor de verwezenlijking van deze natuurtypen is weergegeven in het compensatieplan.

Beheer

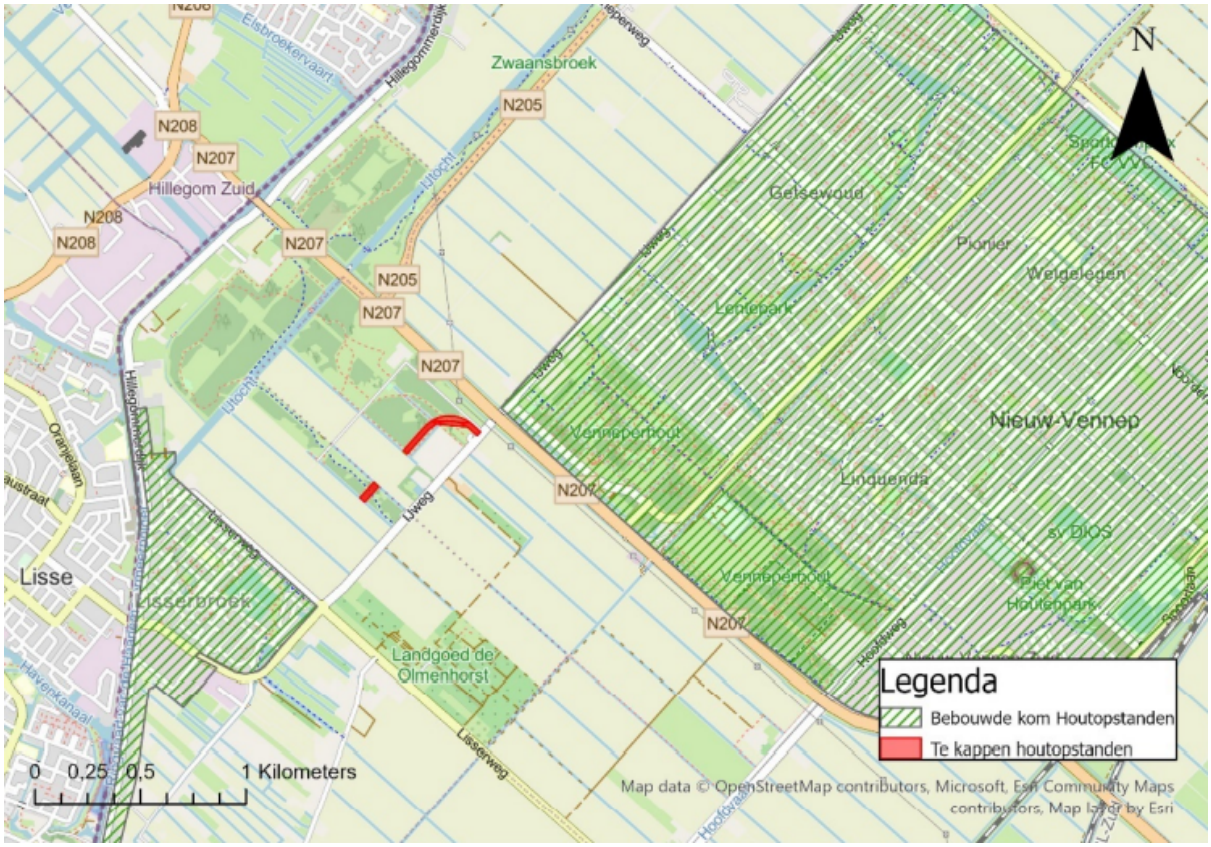
Bij de ontwikkeling van dynamisch moeras is jaarlijks controle nodig om gericht te sturen op ongewenste boomopslag. Boomopslag op natte locaties kan snel plaatsvinden waarbij onderdrukking door bijvoorbeeld maaien niet altijd mogelijk is. Op de drogere locaties is natuurlijke verbossing wenselijk waar bos is voorzien en kan eenvoudiger met een maaibeurt boomopslag onderdrukt worden. Na 3-5 jaar kan op basis van een vegetatieopname bepaald worden of aanvullend inzaai en/of aanplant nodig. De monitoring wordt voor zover nodig is in kader van ontwikkeling uitgevoerd tot dat de compensatieopgave is gerealiseerd. Daarna wordt de monitoringsfrequentie geharmoniseerd met de

reguliere monitoring in het kader van het SNL-subsidiestelsel. Deze monitoring is 1x per 6 jaar gericht op kwalificerende planten- en/of diersoorten, structuurelementen en ruimtelijke condities.

Conclusie gebiedsbescherming NNN-gebieden
Gezien het bovenstaande geldt er voor dit inpassingplan een compensatieplicht. Omdat de nieuwe HOV-baan deels in bestaande NNN is gelegen, dient compensatie van natuur plaats te vinden in de nabijheid van het plangebied. Om deze compensatie te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waardoor minimaal 38.383 m2 van het beheertype (N12.02) kruiden- en faunarijk grasland en 11.448 m2 van het beheertype (16.04) vochtig bos met productie dient te worden gecompenseerd. De compensatie zal uitgevoerd worden naast de NNN-natuurverbinding “Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1)" waarmee een stapsteen langs deze natuurverbinding wordt gerealiseerd. Ten behoeve van het functioneren van het compensatiegebied als stapsteen in de NNN-natuurverbinding zal naast bovenstaande beheertypen ook rietoever / rietland aangelegd worden met het beheer type (05.03) veenmoeras.

De compensatie moet uiterlijk 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn. De compensatieopgave ten behoeve van de HOV-baan is juridisch geborgd in zowel artikel 5.3.1 van de planregels als de verbeelding van dit inpassingsplan. Een inrichtingsplan zal borgen dat naast het oppervlak NNN ook de samenhang en kwaliteit van de Wezenlijke Kenmerken en Waarden het NNN-gebied Haarlemmermeer en de NNN-natuurverbinding “Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1)” met een meerwaarde wordt afgesloten, ook in relatie tot omliggende natuurwaarden. Naast inrichtingsmaatregelen worden ook beheermaatregelen uitgewerkt.

5.9.1.3 Houtopstanden
Onderstaande figuur toont de houtopstanden die ten behoeve van het project gekapt te dienen worden. Het betreft één opstand van circa 100 are en één opstand van circa 30 are. De bomen lijken te zijn aangeplant rond 2008 (Cyclomedia, 2021). De houtopstanden liggen buiten de grens bebouwde kom houtopstanden en zijn zodoende beschermd zijn onder de Wnb.



Figuur 5-18: de bebouwde kom grenzen, Wet natuurbescherming hoofdstuk 4 Houtopstanden, in de provincie Noord-Holland

De te kappen houtopstanden zijn beschermd onder de Wnb. Er dient minstens 6 weken voor het

kappen van de opstand een kapmelding ingediend te worden bij het bevoegd gezag. Naast deze meldplicht, geldt dan tevens een herplantplicht. De herplant dient binnen 3 jaar na afloop van de kap gerealiseerd te zijn. Deze herplant vindt plaats in het NNN-compensatiegebied en krijgt het beheertype (16.04) vochtig bos met productie.

Conclusie houtopstanden
Vanuit houtopstanden zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.9.2 Soortenbescherming
Om de effecten van de HOV op eventuele beschermde soorten in het plangebied in kaart te brengen is een natuurtoets gedaan, zie Bijlage 7 van deze toelichting. Hieronder zijn de resultaten van het onderzoek beschouwd.

Planten
Vaatplanten
Uit de verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn van beschermde vaatplanten. Tijdens het veldbezoek zijn ook geen beschermde vaatplanten waargenomen. Het plangebied bestaat echter uit voormalig intensief beheerd akkerland, wegbermen, parkachtige bospercelen en de achtertuinen van enkele bewoners van Lisserbroek. De meeste beschermde plantensoorten hebben meer basische groeiplaatsen op minerale grond die typerend is voor akkerkruiden en pioniervegetaties van overwegend kalkhoudende gronden. Anderzijds zijn er nog een beperkt aantal soorten van natte, zeer schrale, zwak zure omstandigheden opgenomen in de lijst van beschermde planten. Dergelijk biotoop ontbreekt in het plangebied. Hierdoor kunnen beschermde vaatplanten worden uitgesloten binnen het plangebied.

Overige soorten planten
Er zijn overige bijzondere, maar niet wettelijk beschermde, soorten in de omgeving van het plangebied waargenomen. De dichtstbijzijnde waarnemingen betreffen kleverige reigersbek en waterscheerling. Kleverige reigersbek is waargenomen op het bermtalud langs de N207, zo'n 500 meter ten westen van de beoogde aansluiting op de Getsewoudweg. Kleverige reigersbak is op landelijke schaal zeldzaam, maar aan de kust is de soort algemeen. De binnenlandse waarnemingen betreffen meestal adventiefvondsten op plaatsen waar kalkrijk zand is aangevoerd, wat hier ook het geval is. Waterscheerling is waargenomen langs de Ringvaart, zo'n 300 meter ten zuiden van de beoogde HOV-brug. Waterscheerling is een forse moerasplant die groeit op venige, zuurstofarme, bodems, in zoete tot zeer zwak brakke, vrij voedselrijke milieus. Ze is een waardplant voor de koninginnenpage en komt vrij algemeen voor in laagveengebieden langs voedselrijke oevers. Het is mogelijk dat voorgenoemde soorten ook groeiplaatsen hebben op de locatie langs de Ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met de Getsewoudweg.

Beoordeling
In het plangebied komen geen beschermde vaatplanten voor. Het overtreden van een verbodsbepaling uit de Wnb ten aanzien van vaatplanten kan daarom worden uitgesloten. Wel komen mogelijk bijzondere soorten van de Rode lijst voor. Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden. Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de Ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met op de Getsewoudweg. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen. Dit moet in overleg met en onder begeleiding van een ecologisch deskundige.

Grondgebonden zoogdieren
Noordse woelmuis en waterspitsmuis
Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor de waterspitsmuis en Noordse woelmuis. Deze muizensoorten leven langs watergangen met specifieke omstandigheden, waaronder een goed ontwikkelde watervegetatie en ruig begroeide, kruidenrijke oevers. Dergelijk biotoop ontbreekt binnen het plangebied. De aanwezigheid van deze muizensoorten is uitgesloten.

Steenmarter, wezel, hermelijn, bunzing
Het plangebied biedt zeer geschikt leefgebied voor de wezel in de vorm van open en droog natuur- en

cultuurlandschap. De wezel vermijdt natte gebieden. De hermelijn lijkt daarentegen een voorkeur te hebben voor vochtigere terreinen, waardoor het plangebied – met een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter – voor de hermelijn iets minder geschikte biotoop biedt. De oever van de Hillegommerdijk is wel geschikt voor een hermelijn. Het plangebied biedt ook voor de bunzing en steenmarter een variatie aan bodemgebruiksvormen (bossen, akkerland, landelijke bebouwing en tuinen) en bijhorende lineaire structuren (oeverbegroeiingen, bos- en akkerranden en taluds). De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is daarom aannemelijk. Op de percelen langs de Hillegommerdijk en op de bospercelen in het NNN-gebied zijn mogelijk verblijfplaatsen aanwezig. Bij de betreffende boswachter van Staatsbosbeheer is bekend dat in het NNN-gebied op wildcamera's wezel en steenmarter zijn waargenomen. Ook in het NDFF zijn, in het gebied waar het tracé is voorzien, met behulp van vaste wildcamera's waarnemingen bekend van de wezel. Op de Hillegommerdijk 48 liggen in de achtertuin takkenrillen. Daarnaast hebben het akkerland, de strook langs de N207 en de oever van de Hillegommerdijk potentie om te fungeren als jachtgebied.

Beoordeling
Wanneer er leefgebied aanwezig is, kan de herinrichting van het plangebied ten behoeve van de busbaan leiden tot vernietiging van in dit leefgebied aanwezige verblijfplaatsen en is er kans op het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1a en 1b, van de Wnb. Ook kan de aanleg van de busbaan leiden tot toename van aanrijdingsslachtoffers in de nieuwe situatie. Met name ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder andere ter hoogte van de nieuw te plaatsen brug en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt. Een stelselmatig doodrijden van individuen kan een negatief effect hebben op de gunstige staat van instandhouding, die voor deze soorten al in huidige situatie niet gunstig is (of onbekend). Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1b van de Wnb.

Vervolg
De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is zeer aannemelijk. Waarnemingen uit de NDFF bevestigen dit. Er wordt daarom aangenomen dat deze diersoorten in het gebied voorkomen. Nader onderzoek is niet nodig. Er is een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen uitvoeren. Er dient daarvoor een leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen, zodat de (gunstige) staat van instandhouding kan worden geborgd. Verkeersslachtoffers kunnen worden voorkomen door ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder de brug door en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt, faunapassages te plaatsen met een goede geleiding er naartoe te regelen (bv met faunarasters).

Vleermuizen
Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten beschermde vleermuizen. Het gaat om gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis. De overige vleermuissoorten die in Nederland voorkomen, komen niet in dit deel van Nederland voor en kunnen op basis van hun verspreidingsgegevens worden uitgesloten. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) vleermuizen waargenomen.

Beoordeling
Wanneer er verblijfplaatsen aanwezig zijn, leidt de sloop van de woningen aan de Hillegommerdijk of de kap van de boom tot vernietiging van verblijfplaatsen en is er kans op het verstoren en doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

Bovendien geldt dat de te plaatsen brug een barrière kan vormen voor vleermuizen die de vaart als vliegroute gebruiken. Om verkeersslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011). Verder kan de inzet van kunstlicht bij de werkzaamheden en het gebruik van kunstverlichting op de brug leiden tot verstoring van de migratie- en vliegroute boven de Ringvaart. De dieren worden daarmee gedwongen om een minder geschikte route om het verstoorde gebied heen te kiezen of om te keren en daarbij op zoek te moeten naar andere, wellicht suboptimaal foerageergebied en/of vliegroute. Er kan daarom niet worden uitgesloten dat tijdens de werkzaamheden en in de eindsituatie individuen worden verstoord en de functie van een mogelijk aanwezige essentiële

migratie- en vliegroute tijdelijk en permanent wordt aangetast. Ook een indirect effect op het gebruik van verblijfplaatsen kan niet worden uitgesloten. Dit kan leiden tot een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

Vervolg
Nader onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of de bomen en gebouwen een functie hebben als verblijfplaats voor vleermuizen. Dit onderzoek wordt beschreven in de volgende paragraaf.

De functie van de migratie- en vliegroute boven de Ringvaart is een gegeven en is niet nader onderzocht in het vervolgonderzoek. Wel zijn vleermuizen waargenomen boven de Ringvaart. Hier dient in de verdere uitwerking van het ontwerp rekening mee te worden gehouden.

Broedvogels
Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten broedvogels met zowel jaarrond als niet-jaarrond beschermde nesten. Tijdens het veldbezoek zijn voornamelijk stadsvogels en vogels van bos en struweel waargenomen, waaronder halsbandparkiet, fazant, winterkoning, roodborst, merel, vink, koolmees, grote bonte specht, buizerd en torenvalk.

Beoordeling
Wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd in het broedseizoen, kunnen nesten van algemeen voorkomende broedende vogels worden vernietigd en de broedende vogels worden verstoord. Wanneer daardoor het nest wordt verlaten, geldt dit als het opzettelijk vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van vogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb. Wanneer er gierzwaluwen in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broeden, leidt het slopen van de woning tot vernietiging van een jaarrond beschermde nestlocatie en is er kans op het vernietigen van eieren en het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is ook een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.

Vervolg
Voor de huismus en gierzwaluw is tevens nader onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt nader beschreven in de volgende paragraaf. Verblijfsplaatsen van deze soorten zijn niet in het plangebied aangetroffen.

Voorzorgsmaatregelen
Het verstoren en vernietigen van broedgevallen van vogels zonder jaarrond beschermde nesten is het beste te voorkomen door te werken buiten het gangbare broedseizoen. Voor het gangbare broedseizoen geldt geen wettelijk vastgestelde periode, maar de meeste vogels broeden in de periode maart tot en met juli. Ook daarbuiten is het mogelijk dat broedende vogels worden aangetroffen. Wanneer toch in het broedseizoen gewerkt gaat worden is, is het aan te bevelen om voorafgaande de start van de werkzaamheden het terrein door een ter zake kundig ecoloog te laten controleren op aanwezige broedvogels. Indien geen in gebruik zijnde nesten worden aangetroffen, kunnen de werkzaamheden starten. Indien echter in gebruik zijnde nesten worden vastgesteld, moet worden beoordeeld of de werkzaamheden kunnen aanvangen of dat bijvoorbeeld een bepaalde afstand tot het nest moet worden aangehouden. Deze voorzorgsmaatregelen dienen als eis bij werkzaamheden richting de aannemer te worden meegegeven en onder begeleiding van een ter zake kundig ecoloog te worden uitgevoerd. Wanneer bovengenoemde voorzorgsmaatregelen worden nageleefd, is overtreding van de Wnb ten aanzien van algemeen voorkomende broedvogels uitgesloten.

Amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden
Tijdens het veldonderzoek zijn geen beschermde soorten aangetroffen in het kader van amfibieën, reptielen en vissen. Het plangebied ligt wel op de grens van het verspreidingsgebied van de platte schijfhoren. De platte schijfhoren komt voor in zoete, heldere en schone wateren met een rijke begroeiing. Er kan niet worden uitgesloten dat de platte schijfhoren in de watergangen in het plangebied voorkomt.

Beoordeling
In geval de platte schijfhoren in het plangebied voorkomt, kunnen negatieve effecten door de

voorgenomen ontwikkeling op deze soort op voorhand niet worden uitgesloten. Eventueel aanwezige dieren kunnen door de werkzaamheden worden verstoord en gedood en de waterplanten waarin de dieren verblijven en waar ze van eten worden verwijderd. Dit laatste kan tot gevolg hebben dat de soort uit het gebied verdwijnt. Dit zijn overtredingen van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb). Daarnaast komt er een bijzondere soorten van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.

Vervolg
Om overtreding van de verbodsbepalingen te voorkomen is nader onderzoek naar de functie van het gebied voor platte schijfhoren meegenomen in het nader ecologisch onderzoek. Het nader ecologisch onderzoek is nader beschreven in de volgende paragraaf. De platte schijfhoren is niet aangetroffen in het plangebied.

Invloed van verlichting langs de HOV-baan

Langs het NNN-gebied
Door de heen en weer rijdende bussen is sprake van meer optische- en geluidsverstoring en wordt de busbaan in het donker verlicht. Dit heeft een negatieve impact in de aangrenzende delen van het NNN-gebied op de vereiste ruimtelijke condities rust, stilte en donkerte. De impact is echter van beperkte omvang en betreft enkel een klein deel van de rand van het Haarlemmermeer.

De brug over de Ringvaart
De Ringvaart is van belang als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen, zoals de watervleermuis. Eventuele verlichting van de HOV-brug kan hinder veroorzaken voor de langs vliegende vleermuizen. Bepaalde vleermuissoorten zijn zeer gevoelig voor kunstmatige verlichting, waaronder de watervleermuis. Daarom is een significant negatief effect op de functie van de Ringvaart als vliegroute voor vleermuizen niet uitgesloten. Voor licht worden maatregelen opgenomen in het ontwerp. Zoals minimaal tot geen verlichting onder de brug.

De volledige beoordeling van het aspect verlichting is terug te vinden in de Natuurtoets.

Nader ecologisch onderzoek
In de Natuurtoets is voor een aantal locaties aangegeven dat nader ecologisch onderzoek noodzakelijk is naar de aanwezigheid naar beschermde soorten. Het nader onderzoek naar beschermde soorten is in 2023 uitgevoerd en bijgevoegd in bijlage 9. Er is nader onderzoek uitgevoerd naar huismussen, gierzwaluwen, roofvogels, vleermuizen en de platte schijfhoren. Uit het nader onderzoek blijkt dat geen verblijfsplaatsen voor huismussen gierzwaluwen en vleermuizen in het plangebied aanwezig zijn. Voor roofvogels zijn geen broedplaatsen aangetroffen en de platte schijfhoren is tevens niet aangetroffen in het plangebied. Negatieve effecten op deze beschermde soorten zijn daardoor uitgesloten.

Conclusie soortenbescherming
Uit de ecologische onderzoeken blijkt dat een ontheffing Wnb benodigd is voor de wezel, bunzing, steenmarter en mogelijk ook de hermelijn om te werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Literatuurgegevens bevestigen al dat deze soorten in het plangebied aanwezig zijn. In het Definitief Ontwerp worden compensatie- en mitigatiemaatregelen (de uit de ontheffing voortvloeiende vereisten) voor deze soorten verder uitgewerkt waaronder de benodigde faunapassage en geleidingsstructuren. Deze gegevens zijn voldoende om een ontheffing aan te vragen. Voor de vliegroute voor vleermuizen over de Ringvaart geldt dat geen aanvullend onderzoek nodig is, maar wel dat er in het Definitief Ontwerp gepaste mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Uit nader onderzoek is gebleken dat een ontheffing Wnb voor de diersoorten huismussen, gierzwaluwen, roofvogels, vleermuizen en de platte schijfhoren niet benodigd is.

De voorzorgsmaatregelen (en de uit de ontheffing voortvloeiende vereisten) dienen als eis richting de uitvoerende aannemer te worden meegegeven, in een ecologisch werkprotocol te zijn uitgewerkt en onder begeleiding van een ter zake kundig ecoloog te worden uitgevoerd.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

Erfgoedwet
Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt meerdere wetten en regelingen op gebied van behoud en beheer van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1998. Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet welke naar verwachting op 1 januari 2024 in werking treedt. Tot die tijd valt dit onderdeel binnen de overgangsregeling van de Erfgoedwet. Hierin staat dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. De Wamz en de monumentenwet zijn sinds 2017 overgegaan in de Erfgoedwet.

Efgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030
De erfgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030 geeft een eenduidig archeologisch regime voor de gehele gemeente. Erfgoed is ook een waarde op zich. Mensen ontlenen er een gevoel van trots en verbondenheid aan. Het geeft identiteit, op basis van een gezamenlijk verleden. De erfgoedvisie met uitvoeringsprogramma van de Gemeente Haarlemmermeer voor de periode 2020 - 2030 stelt vast dat erfgoed bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijkheid van de gemeente als bezoeklocatie en aan een aangenaam vestigingsklimaat. De basis van de visie is erfgoed als inspiratie en motor voor nieuwe ontwikkelingen. Het Haarlemmermeers erfgoed vormt het fundament voor het verhaal van Haarlemmermeer. Erfgoed is zo een dragende en verbindende kracht voor opgaven en ontwikkelingen binnen onze gemeente.

De archeologienota heeft tot doel een verantwoorde balans te vinden tussen goede omgang met het archeologische erfgoed en andere maatschappelijke belangen die bij planontwikkelingen moeten worden gewogen. Om relevante keuzes te kunnen maken die in lijn zijn met de andere beleidsdoelen die de gemeente zich stelt, zal een integrale afweging plaatsvinden. De gemeente vult de Erfgoedvisie in met de volgende speerpunten:

Speerpunten
1. Inspireren
Het verhaal van Haarlemmermeer beter zichtbaar en beleefbaar te maken voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

2. In stand houden
Erfgoedparels in ere houden;

3. Ontwikkelen
Verbinden van erfgoed en ruimtelijke ontwikkelingen.

De speerpunten zijn beleidsvoornemens die het kader vormen voor uitvoering van het erfgoedbeleid. In het uitvoeringsprogramma worden concrete acties en projecten opgenomen en geeft aan wanneer de uitvoering en voltooiing plaatsvindt.

Doelen
Met het archeologiebeleid wordt de realisering van de volgende doelen nagestreefd:
- Bescherming van het bodemarchief door archeologische waarden mee te laten wegen in ruimtelijke planprocedures. Dit door de archeologische waarden op te nemen in bestemmingsplannen of aan de hand van een erfgoedverordening.
- Prioriteit geven aan het ter plaatse ('in situ') bewaren van archeologische waarden. Als gemeente hebben wij het voornemen om alleen in gevallen waar vernietiging van archeologische waarden niet voorkomen kan worden, aan de verstoorder te verplichten deze veilig te stellen door archeologisch veldonderzoek te doen en opgravingswerkzaamheden te verrichten (behoud 'ex situ').
- Kennisvermeerdering van het Haarlemmermeers bodemarchief als behoud op de plek zelf niet

mogelijk is ('ex situ'). Kennis vergaren over wat er zich in de grond bevindt is belangrijk voor het realiseren van een goede kwaliteit van archeologische monumentenzorg. Kennis is noodzakelijk om het archeologisch beleid een kader te geven en te sturen. Eventuele archeologische vondsten dienen aangemeld en overgedragen te worden aan het Provinciaal depot voor bodemvondsten Noord-Holland. Dit om wetenschappelijk onderzoek en behoud mogelijk te maken.

In het kort samengevat zijn de volgende onderdelen van belang binnen erfgoedvisie:
- Het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
- De mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
- De mogelijkheid van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
- De mogelijkheid van het bevoegd gezag of de minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

De gemeente is verplicht om verwachte en aanwezige archeologische waarden mee te wegen bij ruimtelijke beslissingen. De wetgever geeft de gemeente de vrijheid om naar eigen inzicht vorm te geven aan de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrens. Deze beleidsnota geeft hier invulling aan.

Beschouwing cultuurhistorie

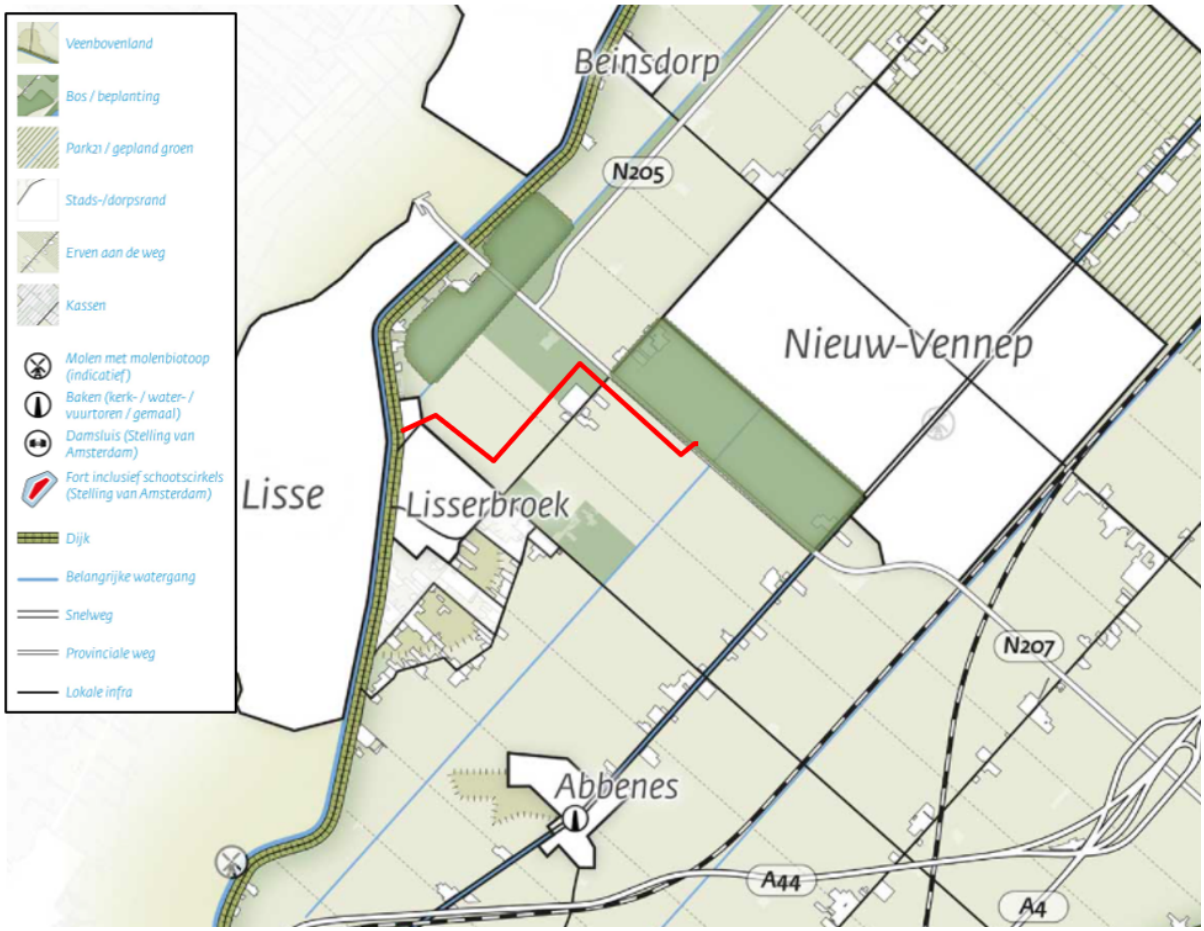
Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland.

Deze leidraad geeft inzicht in de archeologische-, historisch-, stedenbouwkundige- en de historisch-geografische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn van belang voor de identiteit, de herkenbaarheid en het karakter van een gebied of een dorp. De cultuurhistorische waarden moeten in een vroeg stadium van planontwikkeling worden geïnventariseerd bij het ontwerp worden gebruikt en bij de vaststelling worden meegewogen. Er moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het culturele erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft, hersteld of als inspiratiebron gebruikt wordt voor nieuwe ontwikkelingen.

Ensemblegebied Haarlemmermeerpolder

Het plangebied ligt in de Haarlemmermeerpolder. De Haarlemmermeerpolder is de grote droogmakerij met een rechtlijnige verkavelingsstructuur ten zuidwesten van Amsterdam. De polder is onderdeel van het woon- en werklandschap van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en biedt plaats aan de luchthaven Schiphol met al haar bijkomende dynamiek. Snelwegen (A4/A44/A5/A9), spoorwegen en start- en landingsbanen vormen een relatief nieuwe laag in de polder, die steeds meer het beeld van de polder bepaalt. De Ringvaart vormt de begrenzing van de droogmakerij en is onderdeel van de boezem.

De belangrijkste aandachtspunten van dit ensemble zijn de kwaliteit van de leefomgeving en de relatie tussen de landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle structuren en de nieuwe ontwikkelingen in de polder.



Figuur 5-19: Uitsnede van Ensemblegebied Haarlemmermeer, het plangebied is bij benadering rood weergegeven

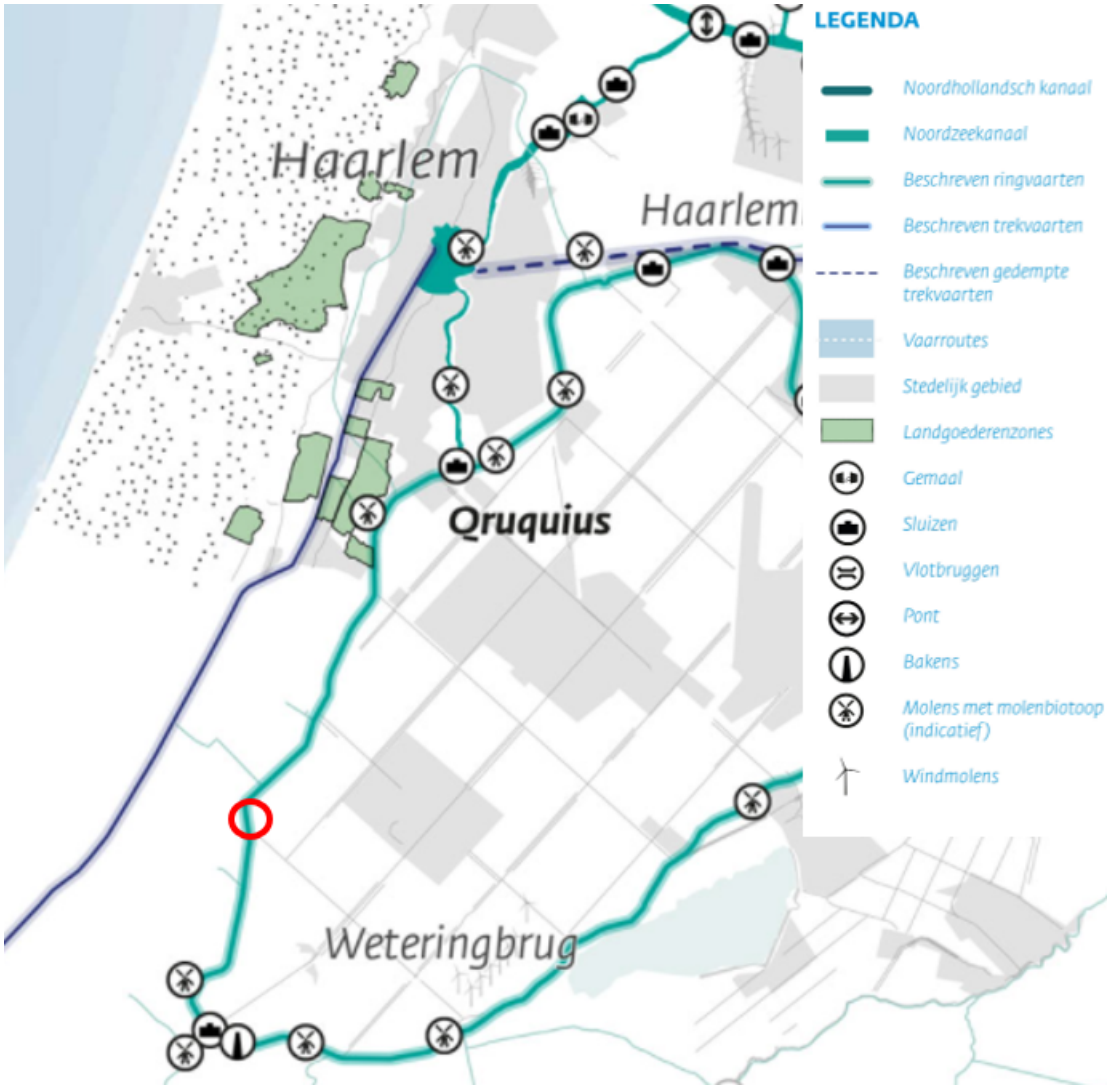
De provinciale kernwaarden zijn:

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

Deze kernwaarden worden met het planvoornemen niet beschadigd. Als gevolg van de HOV-verbinding worden de aanwezige landschapstypen niet gewijzigd. Daarnaast wijzigt de openheid en ruimtebeleving niet, omdat geen bebouwing wordt toegevoegd. Tevens worden bestaande structuren en lijnen, zoals de bebouwingslinten, bomenlanen of dijken niet aangetast. Met de landschappelijke inpassing van de HOV-verbinding is rekening gehouden door de aandachtspunten te vertalen in een beeldkwaliteitskader. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt rekening gehouden met de daarin opgenomen uitgangspunten.

Structuur vaarten en kanalen

Een belangrijk onderdeel van het plan is de brug over de Ringvaart van Haarlemmermeer. Deze is onderdeel van de structuur 'Vaarten en Kanalen', zie figuur 5-20.



Figuur 5-20: Locatie van de brug (rode cirkel) over de Ringvaart van Haarlemmermeer

De structuur Vaarten en kanalen beschrijft de grote gegraven watergangen in Noord-Holland: een aantal grote ringvaarten, de trekvaarten, het Noord-Hollands Kanaal en het Noordzeekanaal. Het zijn landschappelijke en cultuurhistorische structuren die belangrijke ingrepen in de ontstaansgeschiedenis markeren en bijdragen aan de identiteit van de provincie. Het stelsel van kanalen en (trek)vaarten heeft door de eeuwen heen een belangrijke rol gespeeld in het transport en vervoer van goederen en mensen. Ze zijn onderdeel van het boezemsysteem, een stelsel van waterlopen waarmee water wordt aangevoerd en het overschot aan water via gemalen en sluizen onder andere naar de Noordzee en het IJsselmeer/Markermeer afgevoerd. In droge tijden en voor het doorspoelen van de boezem wordt via hetzelfde stelsel zoet water uit het IJsselmeer en het Markermeer binnengelaten. De beschreven kanalen en vaarten voeren door verschillende landschapstypen en geven inzicht in de verschillende fasen van ontginning, drooglegging en aandijkingen. De laatste decennia is de recreatieve betekenis van de vaarten en kanalen enorm gegroeid.

Ambities en ontwikkelprincipes
Voor de ringvaarten zijn algemene en specifieke ambities en ontwikkelprincipes vastgesteld. Deze zijn hieronder samengevat.

Algemeen
Voor ringvaarten in het algemeen is de ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
- het versterken van de ringvaart als samenhangende en continue cultuurhistorische drager, zowel landschappelijk als recreatief.
- Versterk de herkenbaarheid en eigenheid van ringvaarten en –dijken. Zorg dat het doorgaande profiel en het hoogteverschil van het dijklichaam met het aanliggende landschap duidelijk zichtbaar blijven.

- Geef verbindingen onder en over de ringvaart als een ‘familie’ van objecten vorm. Houd het zicht op bruggen en vanaf bruggen vrij.
- Geef infrastructuur op en langs de dijk compact vorm en zorg dat het doorgaande en autonome karakter van de dijk niet wordt aangetast.
- Versterk de relatie tussen de ringvaart en het boezemsysteem/ waternetwerk in de rest van de provincie. Zo ontstaat er een vaarnetwerk op niveau van de provincie en (middels de verbindingen met het IJ, Markermeer en IJsselmeer) en zijn kustwateren (kans).

Verder moeten verschillende landschappen vanaf de dijk herkenbaar gehouden/gemaakt worden:

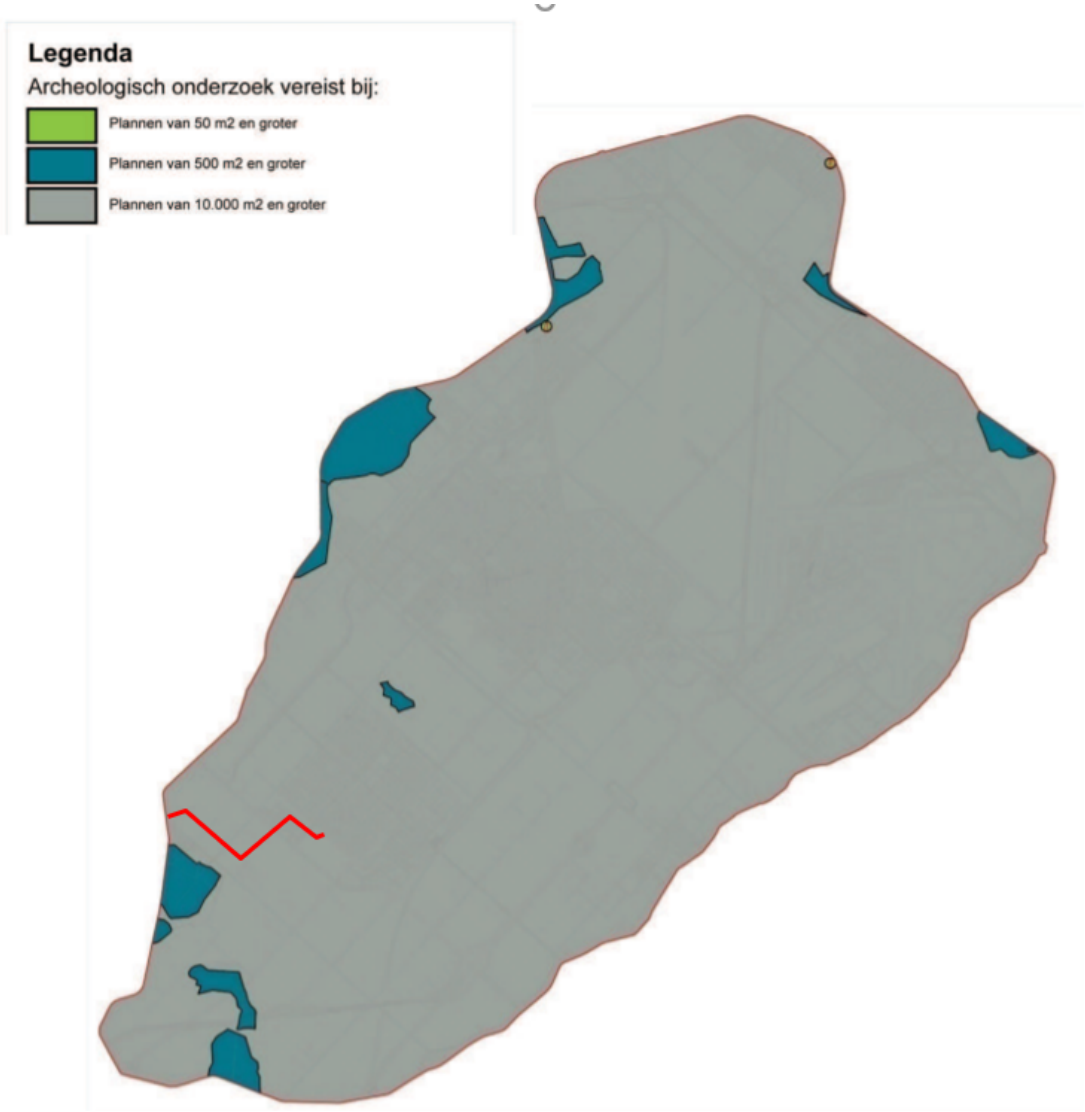
- Vaak is er aan beide zijden van de ringvaart sprake van verschillende landschapstypen. Zorg dat dit verschil beleefbaar blijft.
- Houd en versterk vrije doorzichten vanaf de ringvaartdijk naar het lagergelegen achterland: laat bebouwing niet aan elkaar groeien en behoud doorzichten.

Haarlemmermeer specifiek
Het versterken van de Ringvaart/Ringdijk Haarlemmermeerpolder als regionale groenblauwe landschappelijke structuur staat centraal.

- De Ringvaart, Ringdijk en bovenlanden vormen samen het snoer waar de diverse (dubbel)dorpen, groengebieden en het erfgoed aan hangen. Versterk het snoer als recreatieve ruimtelijke structuur met een eigen gezicht (zie ensemble Haarlemmermeerpolder).
- Versterk het doorgaande karakter van de dijkzone en voorkom verrommeling. Houd oevers zoveel mogelijk publiek toegankelijk.
- Cluster aanlegplaatsen zoveel mogelijk ter hoogte van de dorpen. Versterk haventjes en kades tot recreatieve bestemmingen en ontwikkel hiervoor een eenduidige huisstijl.
- Plaats bebouwing langs de dijk aan de kruin van de dijk en behoud doorzichten naar het achterland.
- Ga zorgvuldig om met de kruising van ringvaart en Stelling van Amsterdam: behoud en versterk het zicht op het fort vanaf de Ringvaartdijk, beperk de beplanting in het binnentalud.
- Versterk de ringvaart als de ruggengraat voor een doorgaand landschap met divers karakter en gebruik. De ringvaart schakelt Kagerplassen, Westeinderplassen en groengebieden aan elkaar. Maak de onderlinge relatie hiertussen beleefbaar (kans).

Er is voor het plangebied een Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld waarin is aangesloten bij bovengenoemde ambities. Met name in het ontwerp van de brug is rekening gehouden met de aansluiting op de 'familie' van gelijkwaardige bruggen over de Ringvaart. In het kader van cultuurhistorie kent het plan daarom geen bezwaren.

Beschouwing Archeologie
In de Nota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer is in de bijlage de Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer te vinden. De planlocatie is aangegeven in het rood. Uit deze kaart is vast te stellen dat er voor het project geen archeologische onderzoek noodzakelijk is.



Figuur 5-21: Archeologische beleidskaart Planlocatie

Daarnaast bevinden zich geen door het Rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten in het plangebied.

Conclusie
Het plan heeft rekening te houden met cultuurhistorische waarden en karakteristieken van de Haarlemmermeerpolder. Met het ontwerp van de HOV en de HOV-brug wordt hieraan voldaan.
Er zijn geen archeologische waarden in het plangebied. In het kader van archeologie en cultuurhistorie is het plan daarom uitvoerbaar.

5.11 Ontplofbare oorlogsresten

Wettelijk kader
Het Certificatieschema voor het Opsporen van ontplofbare oorlogsresten (OO), bedoeld in de artikelen 4.17e en 4.17f van de Arbeidsomstandighedenregeling, is door de Stichting Veilig Omgaan met Explosieve Stoffen (VOMES) op 15 oktober 2020 vastgesteld. Het certificatieschema voor het managementsysteemcertificaat 'Opsporen van ontplofbare oorlogsresten' heeft betrekking op het opsporen van ontplofbare oorlogsresten die in de (water)bodem zijn achtergebleven tijdens en na de Eerste en Tweede wereldoorlog en heeft tot doel om te borgen dat het opsporen van ontplofbare oorlogsresten op een veilige wijze plaatsvindt.

Beschouwing
Ter plaatse van project HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse

en Haarlemmermeer, worden grondroerende werkzaamheden uitgevoerd. Aangezien eventueel aanwezige ontplofbare oorlogsresten een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied onderzocht wordt. Hiervoor is door T&A Survey een onderzoek uitgevoerd conform de richtlijnen van het Certificatieschema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" versie 2023-01 ("CS-VROO") dat op 1 november 2023 van kracht is geworden. Het onderzoek is bijgevoegd in bijlage 11.

De analyse van het bronnenmateriaal uit de inventarisatie heeft tot de conclusie geleid dat er geen explosieven (meer) in het onderzoeksgebied te verwachten zijn. Het onderzoeksgebied is daarmee onverdacht gebied. Grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied kunnen op reguliere wijze worden uitgevoerd. Opgemerkt dient te worden dat indien er tijdens de geplande werkzaamheden onverhoopt toch explosieven worden aangetroffen dit een contra-indicatie betreft waardoor de uitgangspunten mogelijk lokaal dienen te worden bijgesteld.

Conclusie
Het onderdeel ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project, omdat het gebied als onverdacht aangemerkt.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de opzet van de planregels, toelichting op de bestemmingen, de overgangs- en slotregels en een toelichting op de verbeelding.

6.1 Standaard en plansystematiek

De planregeling van dit provinciaal inpassingsplan is gebaseerd op een gedetailleerd eindplan van het HOV-tracé. Dit houdt in dat aan de binnen het plangebied aanwezige gronden in hoofdzaak specifieke bestemmingen zijn toegekend, die niet nader worden uitgewerkt. In een aantal gevallen geldt daarnaast een dubbelbestemming. Deze bestemming zorgt voor aanvullende eisen in verband met de bescherming van in het plangebied aanwezige waarden en belangen. Voorts zijn in de planregels enkele flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Bij toepassing van bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van respectievelijk de gemeenteraad en burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een aantal uitzonderingen welke genoemd zijn in artikel 3.26 lid 4 Wro. Zo blijft de gemeente in principe bevoegd om een omgevingsvergunning voor de binnenplanse afwijking van het inpassingsplan te verlenen. Provinciale Staten kunnen echter een besluit nemen waarin is bepaald dat ook voor die bevoegdheden Gedeputeerde Staten bevoegd is. In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro bij burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente te leggen.

6.2 Toelichting op de regels

Het PIP is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels kennen standaard vier hoofdstukken.

Hoofdstuk1 Inleidende regels
In Hoofdstuk 1 Inleidende regels zijn de begrippen gedefinieerd die in de regels van dit plan voorkomen. Daarnaast is hier de wijze van meten geregeld.

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels
In Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels wordt per bestemming een juridische uitwerking gegeven van de bestemmingsvlakken en nadere aanduidingen op de verbeelding. Met name de ligging en regels van de bestemming Verkeer zijn van belang omdat hierin de HOV mogelijk wordt gemaakt.

Voorwaardelijke verplichting
Omdat de nieuwe HOV-baan deels in bestaande NNN is gelegen, dient compensatie van natuur plaats te vinden. Om deze compensatie te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waardoor 4,9 hectare van het beheertype N16.04 vochtig bos met productie (11.448 m^2 - 1,1 ha) en N12.02 kruiden- en faunarijk grasland (38.383 m^2 - 3,8 ha) minimaal volledig dient te worden gecompenseerd.

Ook vindt er een toename van verharding plaats. Daarom dient 15% van de toename aan verharding te worden gecompenseerd in de vorm van water. Ook dit is opgenomen als voorwaardelijke verplichting in de regels van dit inpassingsplan.

Deze voorwaardelijke verplichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 onder artikel 5.3.

Hoofdstuk3 Algemene regels
In Hoofdstuk 3 Algemene regels worden regelingen gegeven voor zones waarvan een beperkende werking uit kan gaan. Die gelden boven de mogelijkheden die een bestemming biedt. Ten behoeve van de veiligheid is rondom de brug een gebiedsaanduiding voor het uitsluiten van steigers opgenomen.

Overige artikelen betreffen onder andere uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening en de anti-dubbeltelbepaling.

Indien nadat de Omgevingswet in werking is getreden toepassing wordt gegeven aan de in dit hoofdstuk opgenomen afwijkingsregels, is geen sprake zijn van een afwijking maar van een omgevingsplanactiviteit.

Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels
In Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

HOV Noordwijk-Schiphol is een gezamenlijk project van de provincies Noord- en Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam, samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer en Lisse. De uitvoering van de werkzaamheden van zowel de aanleg van de HOV-verbinding op het grondgebied van Noord-Holland en het opstellen en begeleiden van voorliggend inpassingsplan worden gezamenlijk door deze partijen gedragen. Er is een overeenstemming bereikt over de verdeling van de kosten en is tussen de partijen een realisatieovereenkomst gesloten. De provincie legt de ontsluitingsweg en de parkeerplaatsen aan. Daarnaast stelt de provincie aan de gemeente een vast bedrag beschikbaar voor de aankoop van de grond t.b.v. de ijsclub. De krabbelbaan, het clubgebouw en het machinegebouw betreffen, anders dan de parkeerplaats en de ijs/skeelerbaan, geen essentiële voorzieningen voor de exploitatie van de ijs- en skeelerclub. Om die reden vallen deze buiten de scope van het PIP. De Provincie zorgt wel voor een financiële vergoeding waarmee het clubgebouw, het machinegebouw en de krabbelbaan ten noorden van de ijsclub kunnen worden gerealiseerd.

Een deel van de gronden voor de realisatie van het project is nog niet in eigendom van de provincie Noord-Holland. Als deze gronden niet minnelijk verworven kunnen worden dan is de provincie bereid hiervoor het onteigeningsinstrumentarium in te zetten.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak en maatschappelijk overleg
Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een Provinciaal inpassingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop gemeenten, burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het plan zijn betrokken.

Omwonenden zijn reeds actief benaderd en geïnformeerd door de provincie en zijn in de gelegenheid gesteld om input te leveren op het ontwerp van de HOV middels verschillende ontwerpateliers. Zij zullen ook in het kader van het PIP nader geïnformeerd worden en in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op het plan.

Overleg met grondeigenaren is gestart
Er zijn diverse grondeigenaren betrokken bij de ontwikkeling van de HOV-baan. Met deze grondeigenaren is tijdig contact gezocht, dit ten behoeve van de minnelijke overeenkomsten. De voorgesprekken zijn bezig en de daadwerkelijke onderhandelingen met de grondeigenaren starten na de PIP-procedure. Deze partijen komen in aanmerking voor financiële compensatie van de schade. Daarnaast wordt wel zorg gedragen voor het bereikbaar houden van hun percelen.

Overleg met andere overheden
Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een Provinciaal inpassingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De gemeente Lisse, gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en Hoogheemraadschap Rijnland zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het voorlopig ontwerp van de nieuwe HOV-verbinding. Deze partijen zijn reeds geïnformeerd over het plan en hebben geen bezwaar tegen het inpassingsplan.

Zienswijzen
Het ontwerp Provinciaal inpassingsplan wordt gedurende zes weken voor eenieder ter visie gelegd. Tijdens deze periode kan iedereen zijn of haar zienswijze indienen bij de Gedeputeerde Staten.

RAPPORT

Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek

i.h.k.v. HOV Noordwijk-Schiphol

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0035
Status: S0/P01.01
Datum: 16-Mar-22

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@royalhaskoningdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek
Sub titel:	i.h.k.v. HOV Noordwijk-Schiphol
Referentie:	BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0035
Status:	P01.01/S0
Datum:	16-Mar-22
Projectnaam:	HOV Noordwijk-Schiphol
Projectnummer:	BH5788
Auteur(s):	Royal HaskoningDHV
Opgesteld door:	921041
Gecontroleerd door:	907088
Datum:	2 februari 2022
Goedgekeurd door:	501708
Datum:	16-03-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Doel van het onderzoek 1

2 Situatie locatie 1
2.1 Ligging plangebied 1
2.2 De ontwikkeling 2

3 Parkeerbehoefte 2
3.1 Algemeen 2
3.2 Parkeerbehoefte projectgebied 2
3.2.1 Handboek parkeren gemeente Haarlemmermeer 2018 2
3.2.2 De maximaal toegestane parkeerdruk 4

4 Onderzoek 5
4.1 Onderzoeksgebied 5
4.2 Parkeercapaciteit 5
4.3 Onderzoekmomenten parkeerdruk 6
4.4 Resultaten 7
4.4.1 Parkeerdruk huidige situatie 7
4.4.2 Parkeerdruk toekomstige situatie 7
4.4.3 Eigen opritten 8
4.4.4 Capaciteit parkeerplaats Narcissenstraat 9

5 Conclusie en aanbevelingen 10
5.1.1 Algemeen 10
5.1.2 Lichte toename parkeerdruk 10
5.1.3 Capaciteit parkeerplaats Narcissenstraat 10

6 Bijlage 1 11
Foto’s parkeertelling 2 februari 2022 11
Foto’s parkeertelling 15 maart 2022 16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Tussen Noordwijk en Schiphol is het planvoornemen voor het realiseren van een Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV). Dit planvoornemen is een resultaat van een studie naar de verbetering van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De HOV-verbinding maakt daarmee onderdeel van het verbeteren van deze verkeersafwikkeling in de grensstreek.

De HOV-baan in Noord-Holland loopt vanaf Lisse met een brug over de Ringvaart door Lisserbroek in de richting van Getsewoud. De komst van de brug over de Ringvaart heeft tot gevolg dat er een aantal parkeerplaatsen, langs de Hillegommerdijk in Lisserbroek, komen te vervallen. Bij deze ruimtelijke ontwikkelingen moet worden aangetoond dat ze geen negatieve gevolgen hebben voor de parkeersituatie ter plaatse. Op basis daarvan is besloten om parkeertellingen te houden. Deze tellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 2 februari 2022 en dinsdag 15 maart 2022 door Royal HaskoningDHV uitgevoerd. Het voorliggende document is hier een naslagwerk van.

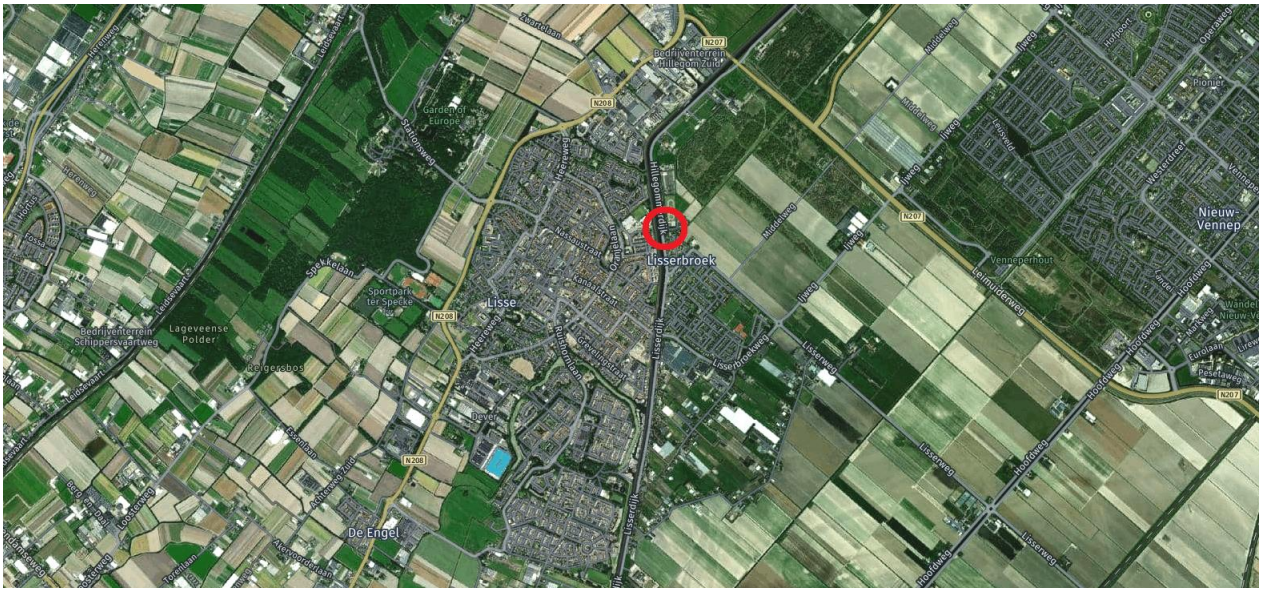
1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is om de parkeerdruk in beeld te brengen en te bepalen of er, als gevolg van de toekomstige ontwikkelingen, sprake is van een te hoge parkeerdruk in de nabije omgeving van het onderzoeksgebied aan de Hillegommerdijk. Aan de hand hiervan kan worden bepaald of de parkeerplaatsen die vervallen wel of niet moeten worden gecompenseerd.

2 Situatie locatie

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen langs De Ringvaart aan de Hillegommerdijk te Lisserbroek. Lisserbroek is onderdeel van de gemeente Haarlemmermeer. In de onderstaande afbeelding is de planlocatie met een rode cirkel weergegeven.



Figuur 1: een weergave van de ligging van het plangebied binnen de rode cirkel ten opzichte van Lisserbroek en omgeving

Geen recente parkeeronderzoeken beschikbaar
In 2018-2019 is de rand tussen de weg en De Ringvaart aan de Hillegommerdijk ingericht met parkeerplaatsen. Hiervan is geen recent parkeeronderzoek of onderbouwing ten behoeve van de parkeerdruk voorhanden,

2.2 De ontwikkeling

Als gevolg van de komst van de HOV-baan en de brug over De Ringvaart komen er in totaal 10 parkeerplaatsen te vervallen langs de Hillegommerdijk. Naast de genoemde parkeerplaatsen zullen er ook 3 woningen worden gesloopt (huisnummers 52, 55, 56). Deze woningen bevinden zich ook aan de Hillegommerdijk ter hoogte van de betreffende parkeerplaatsen. De beide ontwikkelingen zullen invloed hebben op de parkeerdruk in de directe omgeving.
Daarnaast wordt de toegang naar de IJs- en Skeelerclub verplaatst naar de noordzijde van dat complex. De invloed van het vervallen van de toegang kan positief werken op de parkeerdruk maar is buiten beschouwing gelaten.

3 Parkeerbehoefte

3.1 Algemeen

Een belangrijke stap om inzicht te krijgen in de parkeerdruk, is het opmaken van de parkeerbehoefte in de directe omgeving van het plangebied aan de Hillegommerdijk. In de onderstaande paragraaf is dit beschreven.

3.2 Parkeerbehoefte projectgebied

3.2.1 Handboek parkeren gemeente Haarlemmermeer 2018

Er gaan 10 parkeerplaatsen verloren aan de Hillegommerdijk als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Of dit leidt tot een verhoogde parkeerdruk vormen de gegevens uit de parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer de basis om hieraan te toetsen.

Gebiedstypering
De parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer gaat uit van de CROW-publicatie 317. In de CROW-publicatie moet eerst bepaald worden in wel gebiedstype het plangebied valt en welke verstedelijkingsgraad er is. Volgens de parkeernota valt Lisserbroek in matig stedelijk gebied. De Hillegommerdijk kan nader gespecificeerd worden als 'rest bebouwde kom'. De CROW-normen houden een bandbreedte aan met een minimum, gemiddeld en maximum parkeernorm. Voor de berekening van het passende parkeeraanbod binnen deze bandbreedte moet naast het gebiedstype ook rekening gehouden worden met de afstand tot een HOV-halte of treinstation. De nieuwe HOV-halte komt binnen de bouwenvelop van de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek Noord, op ca. 650 meter afstand. Dit betekend dat de gemiddelde parkeernorm aangehouden moet worden.

In conclusie geldt er voor de gemeente Lisserbroek:
- Matig stedelijk;
- Rest bebouwde kom;
- Gemiddelde bandbreedte.

Sloop van de drie woningen
Om te bepalen wat de gevolgen op de parkeerdruk zijn als gevolg van de verwijdering van de 10 parkeerplaatsen, is de eerste stap om te bepalen wat het gevolg van de sloop van de drie woningen is. De drie woningen bestaan uit:

- 1 vrijstaande woning.
- 2 twee-onder-een-kap woningen.

Voor de vrijstaande woning geldt een parkeernorm van 2,6 parkeerplaatsen. Deze te slopen vrijstaande woning heeft een eigen oprit met garage. Voor de twee-onder-een-kap woningen geldt een parkeernorm van 2,5 parkeerplaatsen per woning. Hiervan heeft 1 woning een eigen oprit, zonder garage.

Parkeerplaatsen eigen terrein
Parkeerplaatsen op eigen erf bij woningen worden echter niet altijd benut. Er zijn gevallen waar bewoners de betreffende parkeerplekken omvormen tot tuin en garages die in gebruik genomen worden als verblijfsruimte. Dit is onwenselijk omdat het resulteert in een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Plekken die wel in stand worden gehouden, worden ook niet altijd gebruikt. Soms is het eenvoudiger om snel even op de straat te parkeren, omdat bijvoorbeeld een andere auto dan niet wordt geblokkeerd. Beide ontwikkelingen zorgen ervoor dat in het geval van parkeren op eigen terrein de betreffende parkeerplaatsen niet volledig worden meegeteld in de berekening van het parkeeraanbod. Dat leidt tot de correctiefactoren op basis van CROW-publicatie 317.

Tabel 3-1: correctietabel parkeervoorzieningen

Verschijningsvorm parkeervoorziening	Theoretisch aantal van 1 verschijningsvorm		Berekeningsaantal van 1 verschijningsvorm	
Enkele oprit zonder garage	1	Parkeerplaats	0,8	Parkeerplaats
Lange oprit zonder garage of carport	2	Parkeerplaatsen	1	Parkeerplaats
Dubbele oprit zonder garage	2	Parkeerplaatsen	1,7	Parkeerplaatsen
Garage zonder oprit (bij woning)	1	Parkeerplaats	0,4	Parkeerplaats
Garagebox (niet bij woning)	1	Parkeerplaats	0,5	Parkeerplaats
Garage met enkele oprit	2	Parkeerplaatsen	1	Parkeerplaats
Garage met lange oprit	3	Parkeerplaatsen	1,3	Parkeerplaatsen
Garage met dubbele oprit	3	Parkeerplaatsen	1,8	Parkeerplaatsen

Met deze correctie komt de parkeernorm van de te slopen woningen uit op het volgende:
De vrijstaande woning heeft een garage met enkele oprit (1) en een van de twee-onder-een-kap woningen heeft een oprit zonder eigen garage (2). In de onderstaande tabel is het overzicht weergegeven op basis van de correctietabel.

Tabel 3-2: de te slopen woningen en bijbehorende parkeerbehoefte op basis van de correctietabel

Type woning	Huisnummer	Benodigde parkeerplaatsen
Vrijstaande woning 52	52	2
Twee-onder-een-kap 55	55	2
Twee-onder-een-kap 56	56	2
Totaal aantal parkeerplaatsen		**6**

Het gaat in totaal om 6 benodigde parkeerplaatsen. Van de 10 parkeerplaatsen die verdwijnen horen er dus 6 bij de te slopen woningen. Daarom worden er effectief 6 parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen.

3.2.2 De maximaal toegestane parkeerdruk

Een nieuwe planontwikkeling mag geen parkeerprobleem veroorzaken in de omgeving. Of de verwijdering van de 6 parkeerplaatsen leidt tot een significante verhoging van de parkeerdruk leidt is er een parkeertelling uitgevoerd. Er is daarom aan de hand van een parkeertelling onderzocht of er nog voldoende ruimte aanwezig is in de openbare ruimte ten behoeve van parkeren.

Als norm voor een te hoge parkeerdruk wordt een parkeerdruk van 85% of meer gehanteerd. Deze norm heeft de gemeente Haarlemmermeer vastgelegd in het handboek parkeren. Met een parkeerbezetting van 85% of meer is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Er is daarom sprake van een te hoge parkeerdruk als in de toekomstige situatie sprake is van een parkeerdruk van 85% of meer.

Omdat het initiatief niet mag leiden tot te hoge parkeerdruk in de omgeving, wordt in de volgende hoofdstukken de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omgeving aan de Hillegommerdijk in beeld gebracht.

4 Onderzoek

4.1 Onderzoeksgebied

Aan de hand van een acceptabele loopafstand is het onderzoeksgebied bepaald. Het gaat hierbij om de afstand die moet worden afgelegd tussen woningen bij de ontwikkeling en de parkeerplaatsen. Deze loopafstand is tussen een parkeergelegenheid en bestemming is per functie verschillend. In de CROW-publicatie zijn per functie acceptabele loopafstanden voor de verschillende functies opgenomen. Voor wonen geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter. Omdat het ook in het voorliggende planvoornemen om de functie wonen gaat is ook in dit onderzoek de afstand van 100 meter aangehouden.

Onderstaand is aan de hand van de rode omlijning de planlocatie weergegeven.

Figuur 2: het onderzoeksgebied

4.2 Parkeercapaciteit

Voor de parkeercapaciteit is in dit onderzoek uitgegaan van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte. Het gaat in dit geval om de parkeerplaatsen langs de Hillegommerdijk binnen een afstand van 100 meter. Ook de woningen met eigen oprit en de bezetting daarvan is apart geteld.

Uitgangspunten en norm capaciteit
De parkeerplaatsen aan de Hillegommerdijk zijn in deze telling beschouwd als langsparkeerplaatsen. Voor de capaciteit is daarom uitgegaan van een lengte van 6 meter per parkeerplaats. Dit is conform de

richtlijnen uit de Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom (hierna te noemen ASVV).

Totale parkeercapaciteit
Het onderzoeksgebied is opgeknipt in een drietal deelgebieden zoals in de onderstaande tabel is weergegeven. De woningen en parkeerplaatsen in vak 3 worden gesloopt, daar komt de HOV-baan te liggen. Daarom is er uitgegaan van de toekomstige hoekwoningnummers 51 en 57. Vanaf deze beide hoekwoningen is een uitgangspunt van 100 meter genomen.

Tabel 4-1: de parkeercapaciteit van de planlocatie aan de Hillegommerdijk

Vak	**Straat** (ter hoogte van huisnummer)	**Parkeercapaciteit**
Vak 1 (100 meter)	Hillegommerdijk 33 -51	17
Vak 2 (100 meter)	Hillegommerdijk 57-74	16
Vak 3 (de te vervallen plekken)	Hillegommerdijk 52-56	10
Totaal		**43**

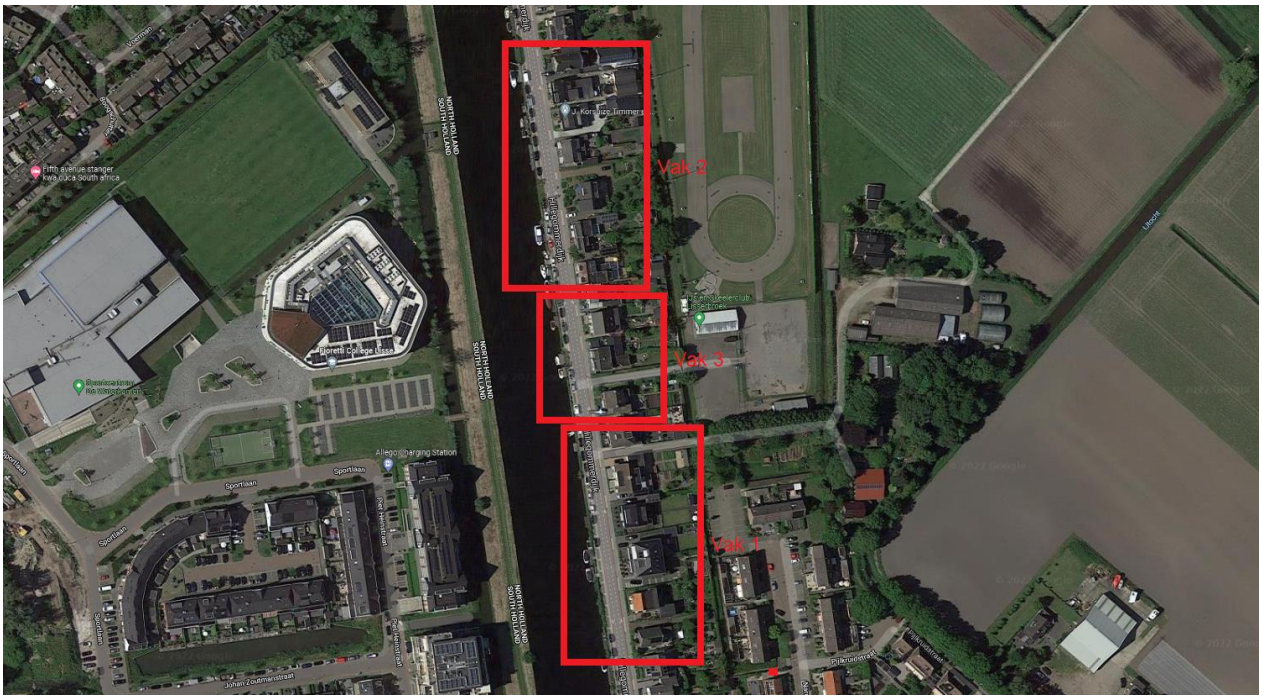


Figure 3: Vakindeling parkeertelling

De totale parkeercapaciteit tussen de nummers 33 en 74 bestaat in de huidige situatie uit 43 parkeerplekken. In de toekomstige situatie gaan er 10 parkeerplekken verdwijnen en daarmee komt de toekomstige capaciteit neer op 33 parkeerplaatsen.

4.3 Onderzoekmomenten parkeerdruk

De parkeerdruk in het onderzoeksgebied is op de volgende tijdstippen onderzocht:

<u>Dinsdag 2 februari 2022</u>
In de avond tussen 23:00 en 00:00 uur

Dinsdag 15 maart 2022
In de avond tussen 22:30 en 23:30 uur

4.4 Resultaten

In de onderstaande tabel zijn de resultaten van de parkeerdruk op dinsdag 1 februari per vak weergegeven. Aan het eind van de tabel is de totale bezetting en de totale bezettingsgraad weergegeven. Dit is afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen het onderzoekgebied. Er is daarbij onderscheid gemaakt in zowel de huidige situatie met 43 parkeerplekken als de toekomstige situatie met 33 parkeerplekken.

4.4.1 Parkeerdruk huidige situatie

Tabel 4-2: de parkeerdruk aan de Hillegommerdijk in de huidige situatie

Vak	**Straat** (ter hoogte van huisnummers)	**Bezetting** 02-02-2022	**Bezetting** 15-03-2022	**Gemiddelde bezetting**
1	Hillegommerdijk 33 -51	9	7	8
2	Hillegommerdijk 57-74	13	14	13,5
3	Hillegommerdijk 52-56	8	6	7
Totaal		30	26	**28,5**

Vak	**Straat** (ter hoogte van huisnummers)	**Gemiddelde bezetting**	**Capaciteit**	**Bezettingsgraad in %**
1	Hillegommerdijk 33 -51	8	17	47%
2	Hillegommerdijk 57-74	13,5	16	84%
3	Hillegommerdijk 52-56	7	10	70%
Totaal		**28,5**	**43**	**66%**

In de huidige situatie ligt de bezettingsgraad op 66%.

In de toekomstige situatie gaan er 10 parkeerplekken verdwijnen en daarmee komt de capaciteit neer op 33 parkeerplaatsen. Verder blijkt (uit de berekening van paragraaf 3.2) dat de parkeerbehoefte met een aantal van 5 zal afnemen door de sloop van 3 woningen. Op basis van deze gegevens is de toekomstige situatie berekend.

4.4.2 Parkeerdruk toekomstige situatie

Tabel 4-3: de parkeerdruk aan de Hillegommerdijk in de toekomstige situatie

Straat (ter hoogte van huisnummers)	**Bezetting** (-5)	**Capaciteit** (-10)	**Bezettingsgraad in %**
Hillegommerdijk 33-74	**23,5**	**33**	**71%**

In de toekomstige situatie neemt de parkeerdruk licht toe. De bezettingsgraad zal neerkomen op een percentage van 71%. In het ‘Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018’ staat omschreven dat de parkeerdruk door extra parkeervraag niet boven de 85% mag uitkomen. Daarmee zal de toekomstige situatie hieraan voldoen.

4.4.3 Eigen opritten

Ook is er een telling gedaan over de bezetting van de woningen met een eigen oprit.

Tabel 4-4: Overzicht van het bezettingspercentage van de woningen met een eigen oprit

Aantal	**Huisnummers met de beschikking over eigen oprit**	**Oprit bezet of niet bezet** 02-02-2022	**Oprit bezet of niet bezet** 15-03-2022
1	33	Bezet	Niet bezet
2	37a.	Bezet	Bezet
3	37b.	Bezet	Bezet
4	42	Bezet	Niet bezet
5	44	Bezet	Bezet
6	45	Bezet	Bezet
7	52	Bezet	Bezet
8	56	Bezet	Bezet
9	59	Bezet	Bezet
10	62	Niet bezet	Niet bezet
11	65	Bezet	Bezet
12	71	Niet bezet	Bezet
13	73	Niet bezet	Niet bezet
14	74	Bezet	Bezet
Percentage bezet (%)		**79 %**	**71%**

Voor de plekken op de eigen oprit was de parkeerdruk gemiddeld 75% (79%+71%/2) van de plekken bezet.

4.4.4 Capaciteit parkeerplaats Narcissenstraat

Binnen een straal van 100 meter bevindt zich een parkeerplaats met een capaciteit van 22 parkeervakken. Deze ligt aan het eind van de Narcissenstraat. Tijdens de parkeertelling op dinsdag 2 februari waren 3 van deze parkeervakken bezet en op dinsdag 15 maart waren tevens 3 van deze pakken bezet. Dit komt neer op een bezettingsgraad van slechts 14%. Met de auto is deze parkeerplek te bereiken via de Lisserweg, maar er ontbreekt een directe verbinding in de vorm van een looppad naar de Hillegommerdijk. Als voorbeeld nemen we Hillegommerdijk 51. Voor deze woning ligt de parkeerplaats op een afstand van 700 meter lopen. Hemelsbreed ligt deze parkeerplaats op nog geen 50 meter afstand. Het aanleggen van een verbinding aan de hand van een voetpad op het toekomstige voetpad langs de HOV-baan zou een oplossing kunnen zijn om deze parkeerplaats bereikbaarder te maken. Op die manier zou een eventuele parkeerdruk aan de Hillegommerdijk kunnen worden verlaagd. De beschikbare capaciteit aan de Narcissenstraat lijkt op dit moment niet optimaal te worden benut. Een nadeel is wel dat deze doorsteek zal moeten plaatsvinden via een te verwerven particulier terrein (enige optie is via de doorgang tussen 45 en 50).

Figuur 4 de locatie van de parkeerplek aan de Narcissenstraat ten opzichte van de Hillegommerdijk

Parkeerdruk verderop aan de Narcissenstraat

Ook het parkeergebied grenzend aan de genoemde locatie van de Narcissenstraat, was de parkeerdruk niet erg hoog. Hier is een capaciteit van 18 parkeervakken. Hiervan waren er tijdens de telling op dinsdag 2 februari slechts 8 bezet en tijdens de telling op dinsdag 15 maart waren er 11 bezet. Tevens zijn hier ook langsparkeerplaatsen gesitueerd. Hiervan was ongeveer de helft bezet.

5 Conclusie en aanbevelingen

5.1.1 Algemeen

Het planvoornemen van de te realiseren HOV-verbinding heeft effect op de situatie aan de Hillegommerdijk in Lisserbroek. Als gevolg van de aan te leggen HOV-baan worden er naast de 3 te slopen woningen ook 10 parkeerplaatsen gesloopt. Om deze reden zijn er parkeertellingen uitgevoerd in februari en maart 2022 om de parkeerdruk in zowel de huidige als de toekomstige situatie in kaart te brengen.

5.1.2 Lichte toename parkeerdruk

Er kan worden geconcludeerd dat de parkeerdruk in de toekomst licht zal toenemen. De bezettingsgraad zal in de toekomstige situatie neerkomen op 71% in tegenstelling tot 66% in de huidige situatie. Er zal sprake zijn van een toename van ongeveer 5 procentpunten. In het ‘Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018’ staat omschreven dat de parkeerdruk door extra parkeervraag niet boven de 85% mag uitkomen. Op deze wijze kan voldoende worden gemotiveerd dat het parkeren in de directe omgeving ook in de toekomst met minder parkeerplaatsen kan worden opgelost. Er hoeft daarom geen compensatie te worden gerealiseerd.

5.1.3 Capaciteit parkeerplaats Narcissenstraat

Nabij de Hillegommerdijk is aan de Narcissenstraat een parkeerplaats gesitueerd. Deze valt in de straal van 100 meter van het plangebied aan de Hillegommerdijk. Deze parkeerplaats heeft de beschikking over een capaciteit van 22 parkeerplekken. Tijdens de beide tellingen waren slechts 3 van deze parkeervakken bezet. Dit komt neer op een bezettingsgraad van 14%. Op dit moment lijkt de capaciteit van deze locatie niet optimaal te worden benut. Het leggen van een verbinding naar de toekomstige HOV is te overwegen. Op die manier zou de parkeerdruk in de omgeving evenrediger kunnen worden verdeeld.

6 Bijlage 1

Foto’s parkeertelling 2 februari 2022

Foto 1: ter hoogte van Hillegommerdijk 19

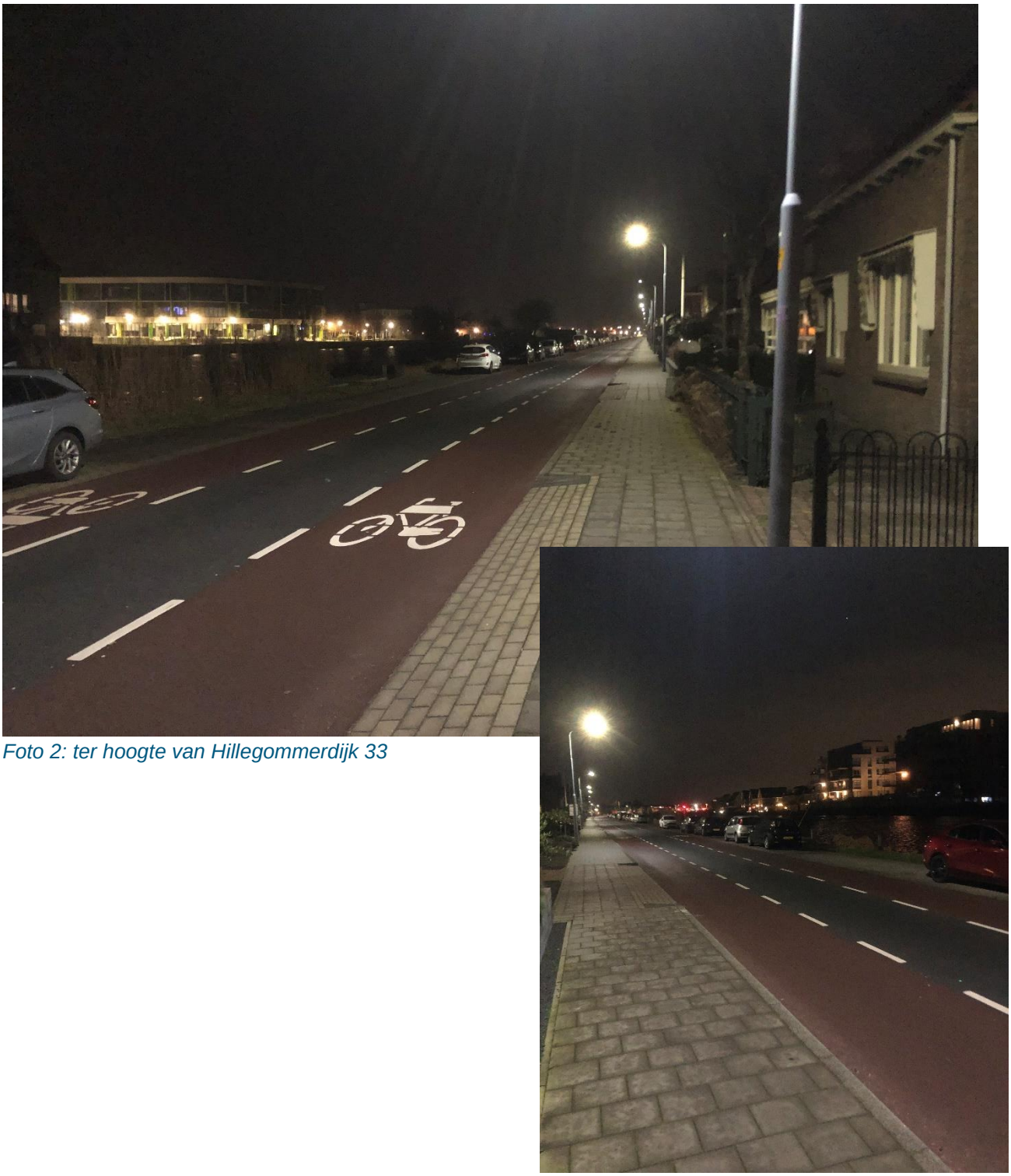


Foto 2: ter hoogte van Hillegommerdijk 33

Foto 3: ter hoogte van Hillegommerdijk 52

Foto 4: ter hoogte van Hillegommerdijk 68

Foto 5: parkeerplaats aan de Narcissenstraat

Foto’s parkeertelling 15 maart 2022

Foto 1: ter hoogte van Hillegommerdijk 31-33

Foto 2: ter hoogte van Hillegommerdijk 52

Foto 3: ter hoogte van Hillegommerdijk 74

Foto 4: parkeerplaats aan de Narcissenstraat

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan:	Provincie Noord-Holland
Van:	NL08520, Royal HaskoningDHV
Datum:	29-9-2023
Kopie:	907902, Royal HaskoningDHV
Ons kenmerk:	BH5788MINT2108270713
Classificatie:	Projectgerelateerd
Goedgekeurd door:	Click or tap here to enter text.

Onderwerp: **Luchtkwaliteit HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep**

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.
Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft met verschillende partijen een overeenkomst gesloten om een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren. Deze HOV-verbinding is onderdeel van de aanpak van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De realisatie van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol omvat een pakket aan maatregelen, waaronder een oeververbinding over de ringvaart van Haarlemmermeer tussen Lisse en Lisserbroek en een aansluitende HOV-verbinding met de provinciale weg N207 en het eindpunt van lijn 397 (Zuidtangent) in Nieuw-Vennep (P+R Getsewoud).

In deze notitie is het voornemen voor de nieuw aan te leggen HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep getoetst aan de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit.

2 Wettelijk kader

De Wet milieubeheer (Wm) biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

3 Maximale concentratiewaarden plangebied

Uit de NSL-Monitoringstool[1] zijn de concentraties in een straal van 1 kilometer rond het plangebied verkregen. De maximale concentratiewaarden zijn, voor een drietal zichtjaren, in onderstaande tabel 1 weergegeven.

Tabel 1. Maximale concentratie waarden rond plangebied uit de NSL-Monitoringstool

Zichtjaar	Concentratie NO_2 [µg/m^3]	Concentratie PM_{10} [µg/m^3]	Concentratie $PM_{2,5}$ [µg/m^3]
Grenswaarde	*40*	*40*	*25*
2020	17,3	16,2	8,3
2021	17,1	16,2	8,4
2030	10,7	14,3	6,7
WHO-advieswaarde	*40*	*20*	*10*

Tabel 1 laat zien dat er rond de HOV-baan geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ voorkomen en dat de concentraties, met name door strengere emissie-eisen aan wegverkeer, scheepvaart en industrie, in de toekomst zullen dalen tot onder de WHO-advieswaarde in 2030. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

4 Planbijdrage

De nieuwe HOV-baan zal worden aangelegd tussen Lisse en Nieuw-Vennep en leidt tot een blijvende toename in verkeersbewegingen (bussen) tijdens de gebruiksfase. Naar verwachting zullen er maximaal 80 bussen per dag per rijrichting over de busbaan rijden[2]. Realisatie van de busbaan zal maximaal tot 160 passages per etmaal leiden.

De nieuwe HOV-baan zal waarschijnlijk ook door bestaande buslijnen gebruikt gaan worden. De betreffende buslijnen en bijbehorende aantallen zijn vooralsnog onbekend. Daarom is (worst case) alleen de beoogde situatie bij volledig gebruik van de nieuwe HOV-baan berekend en beoordeeld, zonder rekening te houden met het vervallen van busritten op de huidige routes en bijbehorende effecten.

De toename van de jaargemiddelde NO_2- en PM_{10}-concentraties, als gevolg van de extra bussen, is bepaald met de, door het Ministerie van I&W en InfoMil ontwikkelde, NIBM (‘niet in betekenende mate’) rekentool (versie april 2022)[3]. Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage in een worst case situatie. Volgens de huidige planning zal de HOV-baan in 2029 in gebruik worden genomen.

[1] In het kader van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) worden jaarlijks de concentraties van luchtverontreinigende stoffen langs de grotere wegen in Nederland berekend met de NSL-Monitoringstool. De berekeningen worden uitgevoerd voor het gepasseerde jaar en twee prognosejaren (2021 en 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU. De heersende concentraties zijn overgenomen uit de NSL-Monitoringstool. De actuele versie van de NSL-Monitoringstool (2022) bevat 2021 als gepasseerd zichtjaar.

[2] Gebaseerd op een 2-4-6-dienstegeling, tijdens dal- (6 uur per etmaal), normaal- (8 uur p/e) en spitsperiode (6 uur p/e).

[3] De NIBM-tool kent geen mogelijkheid om bussen in te voeren. De bussen via de HOV-baan zijn daarom ingevoerd als (zwaar) vrachtverkeer. Dit leidt tot een hogere concentratiebijdrage omdat (zware) vrachtwagens hogere voertuigemissiefactoren hebben dan bussen (worst case).

In figuur 1 zijn de resultaten van de berekening getoond. Hieruit blijkt dat de bijdrage mogelijk in betekenende mate is en dat nader onderzoek noodzakelijk is. Daarom is getoetst of de bijdrage van het project opgeteld bij de heersende achtergrondconcentraties leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. De maximale jaargemiddelde NO_2-bijdrage als gevolg van 160 extra buspassages bedraagt 1,76 µg/m^3. Deze bijdrage leidt, opgeteld bij de maximale concentraties uit tabel 1, niet tot het bereiken van de grenswaarde. Ook inclusief deze bijdrage is er nog een ruime marge over. Voor PM_{10} wordt een toename van 0,12 µg/m^3 berekend. Ook hierbij is er nog een ruime marge tot de grenswaarde. Tevens is uitgegaan van een worst-case scenario, omdat de bussen zijn ingevoerd als zwaar vrachtverkeer. In de praktijk zullen de emissiefactoren lager zijn.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2029
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	160
	Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**1,76**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,12**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Figuur 1. Uitvoer van de NIBM-rekentool

5 Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in en rond het plangebied van de nieuwe HOV-baan ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De bijdrage van de extra bussen via de HOV-baan is bepaald op basis van worst case uitgangspunten en ook inclusief deze bijdrage blijven de jaargemiddelde concentraties in de omgeving ruim onder de grenswaarden. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

RAPPORT

HOV Noordwijk-Schiphol

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0027

Status: P02/S1

Datum: 10 november 2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: HOV Noordwijk-Schiphol

Ondertitel: Akoestisch onderzoek wegverkeer
Referentie: BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0027
Status: P02/S1
Datum: 10 november 2023
Projectnaam: HOV-NS
Projectnummer: BH5788

Opgesteld door: A. Vermeulen

Gecontroleerd door: 921041

Datum: 30-3-2022

Goedgekeurd door: 501708

Datum: 10-11-2023

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderzins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
2	**Wettelijk kader**	**2**
2.1	Algemeen	2
2.2	Omvang geluidzones	2
2.3	Geluidgevoelige bestemmingen	3
2.4	Definitie gevel conform Wgh	4
2.5	Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en geluidbelasting	4
2.6	Aftrek conform art. 110g Wgh	4
2.7	Grenswaarden nieuwe aanleg	5
2.8	Vaststellen hogere grenswaarde (art. 110a Wgh)	5
2.9	Cumulatie	5
3	**Uitgangspunten**	**6**
3.1	Wegontwerp	6
3.2	De onderzochte situatie	6
3.3	Gebruikte rekenmethode	6
3.4	Verkeersgegevens	6
3.5	Te onttrekken geluidgevoelige bestemmingen en af te breken bebouwing	7
3.6	Rekenpunten	7
4	**Resultaten**	**8**
4.1	Nieuwe busbaan	8
4.2	30 km/uur wegen	9
5	**Conclusie**	**11**

Bijlage 1 Verkeersgegevens

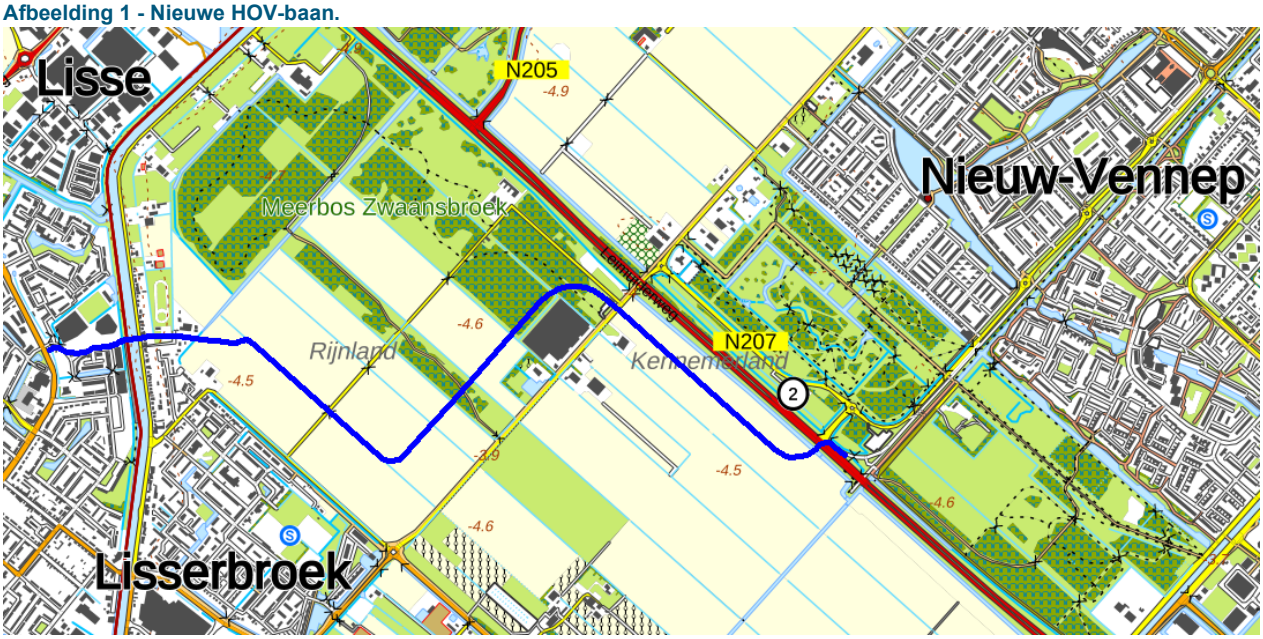
Bijlage 2 Rekenresultaten

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft met verschillende partijen een overeenkomst gesloten om een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren. Deze HOV-verbinding is onderdeel van de aanpak van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De realisatie van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol (NS) omvat een pakket aan maatregelen, waaronder een oeververbinding over de ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek en een aansluitende HOV-verbinding met de provinciale weg N207 en het eindpunt van lijn 397 (Zuidtangent) in Nieuw-Vennep (P+R Getsewoud).

In deze rapportage zijn de geluidseffecten in beeld gebracht van de nieuw aan te leggen HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep en is getoetst aan de wettelijke kaders voor de aanleg van een nieuwe weg. In de onderstaande afbeelding is de nieuwe busbaan (blauwe lijn) weergegeven.

Afbeelding 1 - Nieuwe HOV-baan.



Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe HOV-baan worden nog wijzigingen doorgevoerd aan 30 km/ uur wegen:

- Er komt een nieuwe ontsluiting voor de ijs- en skeelerclub te Lisserbroek.
- Er vindt lokaal een verschuiving plaats van de wegas van de Hillegommerdijk.

Doel van het onderzoek is te bepalen of op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen langs de nieuwe HOV-baan wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Indien sprake is van een overschrijding dan wordt onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Voor wegen waar (in de toekomst) een 30 km regime heerst, worden de wijzigingen getoetst aan een goede ruimtelijke ordening.

In dit rapport wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het wettelijk kader en in hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten van het onderzoek nader beschreven. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten vermeld en getoetst. Ten slotte volgt in hoofdstuk 5 de conclusie.

2 Wettelijk kader

2.1 Algemeen

Voor de aanleg van een nieuwe weg stelt de Wet geluidhinder (Wgh) eisen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting: Op grond van afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder moet een onderzoek ingesteld worden naar de toekomstige geluidbelasting vanwege de nieuwe weg op geluidgevoelige bestemmingen.

Het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het Rmg2012 het zogenoemde maatgevende jaar: Voor de nieuw aan te leggen weg is dit het 10de jaar na realisatie van de weg. De toekomstige geluidbelasting is bepalend voor het treffen van eventuele geluidmaatregelen.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van de wegen. Binnen deze zones wordt de geluidbelasting getoetst aan de grenswaarden. De grenswaarden zijn opgenomen in de Wgh en Besluit geluidhinder (Bg).

2.2 Omvang geluidzones

In art. 74 Wgh zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden. Zones zijn van rechtswege aanwezig. Dat wil zeggen dat er geen apart besluit nodig is om ze in te stellen. Op het moment dat het aantal rijstroken van de weg zodanig wordt gewijzigd dat daar een andere wettelijke zonebreedte bij hoort, is die nieuwe zonebreedte automatisch van kracht. De wettelijke breedte van de geluidzone wordt bepaald door het aantal rijstroken van de weg, en het binnen- of buitenstedelijke karakter van de omgeving langs de weg. In de volgende tabel zijn de wettelijke zonebreedten opgesomd die de Wgh kent.

Tabel 1 - Zonebreedte wegverkeer.

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidzone	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
1 of 2	250 m	200 m
3 of 4	400 m	350 m
5 of meer	600 m	350 m

In art. 1 Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- *Buitenstedelijk:* het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- *Stedelijk:* het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Voor de geluidgevoelige bestemmingen langs de nieuwe HOV-baan is sprake van deels stedelijk, deels buitenstedelijk gebied. Bestaande uit twee rijstroken heeft de busbaan een zone van resp. 200 tot 250 meter.

Wegen die geen zone (art. 74, lid 2 Wgh) hebben, en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

De wegen waarop een 30 km/uur regime van toepassing is, hebben geen geluidzone volgens de Wgh en zijn de grenswaarden in de Wgh niet van toepassing. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook inzicht gegeven in de geluidbelasting vanwege deze wegen. De grenswaarden in de Wgh zijn hierop niet van toepassing, maar door aansluiting te zoeken met deze grenswaarden wordt wel een beeld van de hoogte van de optredende geluidbelastingen gegeven. Verder wordt de onderstaande kwalificatie gebruikt voor het geluid, conform de veelgebruikte Miedema-tabel.

Tabel 2: Kwalificatie geluid volgens Miedema, geluidbelasting excl. 5 dB aftrek conform art. 110g Wgh.

Gecumuleerde geluid in L_{cum}	Kwalificatie
≤ 45	Zeer goed
46 – 50	Goed
51 – 55	Redelijk
56 – 60	Matig
61 – 65	Tamelijk slecht
66 – 70	Slecht
≥ 71	Zeer slecht

In dit rapport wordt een waarde tot de voorkeurswaarde 48 dB (= 53 dB excl. art. 110g) als ‘goed’ woon- en leefklimaat gezien, een waarde tussen 48 en 58 dB (= 53-63 dB excl. art. 110g) als ‘matig’ beoordeeld en > 58 dB (= 63 dB excl. art. 110g Wgh) als ‘slecht’.

2.3 Geluidgevoelige bestemmingen

Onder geluidgevoelige bestemmingen worden in de Wet geluidhinder verstaan: woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen. De grenswaarden van de Wet geluidhinder zijn van toepassing op de geluidgevoelige bestemmingen voor zover deze liggen binnen de geluidzone van een weg.

Woning
Onder een woning wordt verstaan: gebouw of gedeelte van een gebouw waar bewoning is toegestaan op grond van het bestemmingsplan (art. 1 Wgh).

Ander geluidgevoelig gebouw
Onder een ‘ander geluidgevoelig gebouw’ wordt verstaan: een bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen gebouw, niet zijnde een woning, dat vanwege de bestemming daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft (art. 1 Wgh).

Wat andere geluidgevoelige gebouwen zijn, is bepaald in art. 1.2, lid 1 Bg:

a. Een onderwijsgebouw;
b. Een ziekenhuis;
c. Een verpleeghuis;
d. Een verzorgingstehuis;
e. Een psychiatrische inrichting;
f. Een kinderdagverblijf.

2.4 Definitie gevel conform Wgh

In art. 1 Wgh is de definitie voor een gevel opgenomen. Onder een gevel wordt verstaan: bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of ander geluidgevoelig gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak. Ingevolge art. 1b, lid 4 Wgh wordt onder een gevel in de zin van deze wet en de daarop berustende bepalingen niet verstaan:

a. Een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede
b. Een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

2.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en geluidbelasting

Reken en meetvoorschrift geluid 2012
In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) is bepaald hoe de geluidbelastingen op geluidgevoelige bestemmingen bepaald moeten worden. Daarbij geldt dat in het rapport de te toetsen geluidbelastingen als afgeronde waarden moeten worden gepresenteerd. Verschillen tussen geluidbelastingen moeten echter worden berekend uit niet-afgeronde waarden, en pas daarna afgerond worden. Bij het afronden van geluidbelastingen of van verschillen tussen geluidbelastingen wordt een waarde die precies op 0,50 eindigt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal (art. 1.3 Rmg2012).

Geluidbelasting
De geluidbelasting wordt berekend als het gemiddelde van een geheel jaar. Overeenkomstig art. 1 Wgh wordt onder de L_{den}-waarde verstaan het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- Het equivalente geluidniveau gedurende de dagperiode L_{day} (van 07:00 uur tot 19:00 uur);
- Het equivalente geluidniveau gedurende de avondperiode $L_{evening}$ (van 19:00 uur tot 23:00 uur) vermeerderd met 5 dB;
- Het equivalente geluidniveau gedurende de nachtperiode L_{night} (van 23:00 uur tot 07:00 uur) vermeerderd met 10 dB.

Op de berekende de L_{den}-waarden wordt overeenkomstig art. 110g Wgh een aftrek toegepast bij wegverkeerslawaai.

2.6 Aftrek conform art. 110g Wgh

Voordat wordt getoetst aan de grenswaarden in de Wgh dient volgens art. 110g Wgh de berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer te worden gecorrigeerd. In art. 3.4, lid 1 Rmg2012 is de aftrek van art. 110g Wgh omschreven. Deze aftrek is tot de inwerkingtreding van de omgevingswet:

a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a. en b. genoemde waarden;
d. 5 dB voor de overige wegen.

2.7 Grenswaarden nieuwe aanleg

In de Wet geluidhinder wordt voor bestaande woningen binnen de zone van een nieuw aan te leggen weg een voorkeurswaarde gehanteerd van 48 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden, zal moeten worden nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om deze overschrijding terug te brengen, bij voorkeur tot 48 dB.

Het is mogelijk hogere geluidbelastingen toe te staan. In de tabel 3 zijn de grenswaarden samengevat.

Tabel 3 - Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting nieuwe weg en bestaande bestemming.

Geluidgevoelige bestemming	Voorkeurswaarde		Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting			
			Buitenstedelijk		Stedelijk	
Woning	48 dB	art. 82, lid 1 Wgh	58 dB	art. 83, lid 3b Wgh	63 dB	art. 83, lid 3a Wgh
Agrarische woning	48 dB	art. 82, lid 1 Wgh	58 dB	art. 83, lid 3b Wgh	63 dB	art. 83, lid 3a Wgh
Ander geluidgevoelig gebouw	48 dB	art. 3.1, lid 1 Bg	58 dB	art. 3.2, lid 1a Bg	63 dB	art. 3.2, lid 1b Bg
Geluidgevoelig terrein	48 dB	art. 3.1, lid 1 Bg	53 dB	art. 3.2, lid 1c Bg	53 dB	art. 3.2, lid 1c Bg

2.8 Vaststellen hogere grenswaarde (art. 110a Wgh)

Een hogere waarde dan de voorkeurswaarde kan worden vastgesteld in gevallen waarin de toepassing van maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) onvoldoende doeltreffend is, of waarin deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten. Bij bezwaren van financiële aard moet er sprake zijn van bovenmatige kosten, alsmede het ontbreken van alternatieven (art. 110a, lid 5 Wgh).
Als het bevoegd gezag geluidbeleid heeft voor het toestaan van hogere waarden, dan wordt ook aan deze voorwaarden getoetst.

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dan de voorkeurswaarde dient de procedure gevolgd te worden zoals is omschreven in art. 110c Wgh. Dit betreft de procedure zoals geregeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Een van de aspecten hierbij is een ter visie legging van het (ontwerp)besluit en de akoestische rapportage.

2.9 Cumulatie

Bij het vaststellen van een hogere grenswaarde voor een geluidgevoelig bestemming moet op grond van art. 110f Wgh aandacht worden geschonken aan de eventuele cumulatie met andere gezoneerde geluidbronnen, indien de geluidgevoelige bestemming tevens binnen de geluidzone van één of meer van deze geluidbronnen ligt. Hierbij wordt de geluidbelasting gecumuleerd met de andere gezoneerde geluidbronnen waarbij sprake is van een geluidbelasting hoger dan de zogenaamde voorkeurswaarden.

3 Uitgangspunten

3.1 Wegontwerp

Voor het wegontwerp is uitgegaan van de volgende bestanden (d.d. 18 maart 2022):
- BH5788-RHD-ZZ-XX-M2-N-0037_Ontwerpsnelheden
- BH5788-RHD-WE-VO-M2-N-0053_Wegontwerp 2D
- BH5788-RHD-WE-XX-M3-N-0013_C3D20_Wegontwerp [Export CorFL]

3.2 De onderzochte situatie

De geluidberekeningen voor de nieuwe weg zijn uitgevoerd met gegevens die gelden voor de situatie circa 10 jaar in de toekomst.
De in de Wgh gestelde grenswaarden zijn van toepassing op de geluidbelasting vanwege de afzonderlijke geluidbronnen. In dit onderzoek is de geluidbelasting daarom per weg berekend en getoetst.

De mogelijke nieuwbouw voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek Noord is niet betrokken in dit onderzoek. Ervan uit wordt gegaan dat de busbaan eerder gerealiseerd is.

3.3 Gebruikte rekenmethode

De berekeningen zijn overeenkomstig art. 3.2 RMG2012 uitgevoerd. Hierin zijn de factoren voorgeschreven waarmee rekening dient te worden gehouden, zoals bijvoorbeeld samenstelling van het verkeer, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, hoogteligging.

Het onderzoek is uitgevoerd met een akoestisch rekenmodel conform Standaard Rekenmethode 2. Hierbij is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geomilieu, versie 2022.01.

3.4 Verkeersgegevens

De hoeveelheid verkeer op een weg wordt uitgedrukt in het gemiddelde aantal motorvoertuigen dat in de dag-, avond- en nachtperiode per uur over de weg rijdt (op basis van weekdagjaargemiddelden).

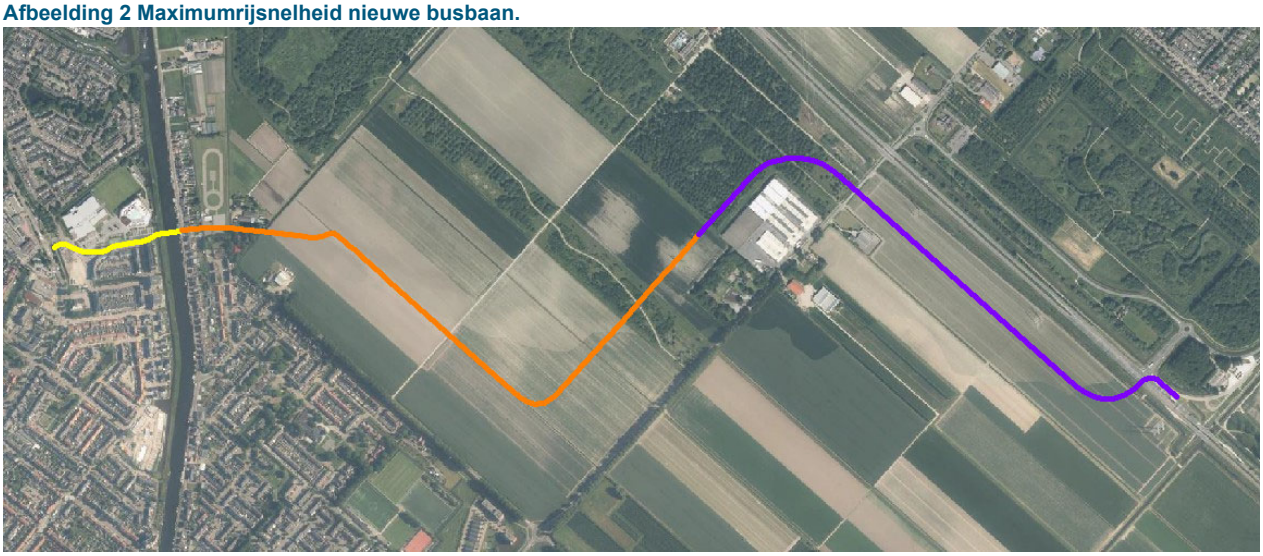
In bijlage 1 zijn de verkeersgegevens opgenomen. Deze zijn aangeleverd door de gemeente Haarlemmermeer. In onderstaande tabel zijn de gegevens samengevat.

Tabel 4 Verkeersgegevens.

Weg	**Etmaalintensiteit (2032)**	**Rijsnelheid** in [km/uur]	**Wegdektype**
Nieuwe busbaan	160*	30-50-80 *(zie afbeelding 2)*	Dicht asfaltbeton (DAB)
Nieuwe ontsluiting ijs- en skeelerclub	200	30	DAB
Hillegommerdijk *(ter hoogte van kruising met busbaan)*	900 *(3.000 in huidige situatie)*	30 *(50 km/uur in huidige situatie)*	Klinkers in keperverband *(DAB in huidige situatie)*

** Gebaseerd op een 2-4-6-dienstegeling, tijdens dal- (6 uur per etmaal), normaal- (8 uur p/e) en spitsperiode (6 uur p/e).*

Afbeelding 2 Maximumrijsnelheid nieuwe busbaan.



3.5 Te onttrekken geluidgevoelige bestemmingen en af te breken bebouwing

Voor de nieuwe busbaan dienen drie woningen te worden geamoveerd. Het betreft de woningen Hillegommerdijk 52, 55 en 56 te Lisserbroek.

3.6 Rekenpunten

Op representatieve geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied is een rekenpunt gelegd. De geluidbelastingen zijn berekend voor alle bouwlagen. Op de begane grond is er gerekend op een hoogte van 1,5 meter. De rekenhoogte voor de 1^{e} verdieping is 4,5 meter. Vervolgens is er een verdiepingshoogte aangehouden van 3 meter.

4 Resultaten

In onderstaande paragrafen zijn de geluidseffecten van de nieuwe busbaan en de te wijzigen 30 km/uur wegen in beeld gebracht.

4.1 Nieuwe busbaan

Resultaten
Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden op de geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied, zie onderstaande afbeeldingen (groen ≤ 48 dB) en bijlage 2 in meer detail.

Maatregelen
Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de nieuwe busbaan.

Afbeelding 3 Resultaten geluidbelasting nieuwe busbaan (rekenpunten op geluidgevoelige bestemmingen).

Afbeelding 4 Resultaten geluidbelasting nieuwe busbaan (contour > 48 dB).

4.2 30 km/uur wegen

Busbaan tussen Oranjelaan en Hillegommerdijk

In Lisse (ten westen van de ringvaart) is de rijsnelheid op de nieuwe busbaan 30 km/uur. De geluidbelasting is niet hoger dan 48 dB op de omliggende bebouwing, uitgaande van een wegdek met dicht asfaltbeton.
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit beoordeeld als ‘goed’.

Nieuwe brug over ringvaart

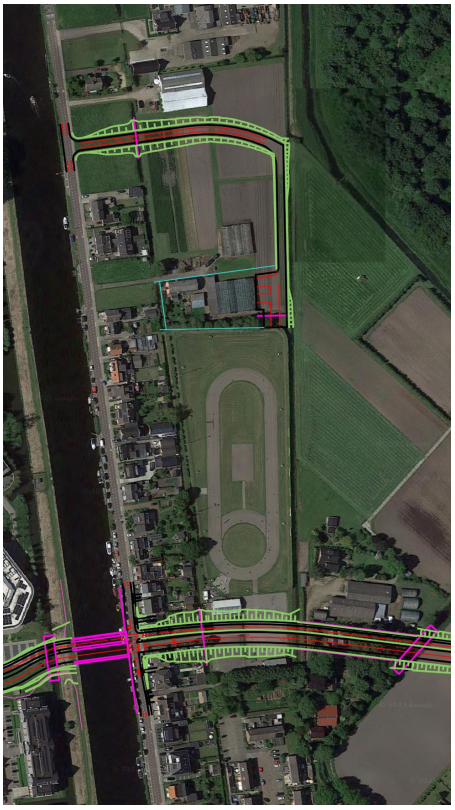
Voor de aanleg van de HOV-baan tussen Lisse en Lisserbroek is een nieuwe brug over de ringvaart nodig.
Bij de uitwerking van het ontwerp van de brug dient gelet te worden dat de geluiduitstraling naar de omgeving tot een minimum wordt beperkt.
Zwaardere constructies, zoals beton, worden minder gemakkelijk in trilling gebracht dan bijvoorbeeld staal. Daardoor kunnen ze minder potentieel geluid naar de omgeving afstralen.
Verder kunnen voegen bij de overgang van brug naar de weg voor geluidsoverlast zorgen. Gunstig voor wat betreft de geluiduitstraling naar de omgeving is de overgang voegloos uit te voeren.

Wijziging Hillegommerdijk

Ter hoogte van de kruising met de nieuwe busbaan zal de wegas van de Hillegommerdijk worden verschoven. Verder is in het ontwerp opgenomen dat de huidige snelheid van 50 km/uur wordt verlaagd naar 30 km/uur en overwogen kan worden het wegdektype dichtasfaltbeton te vervangen door elementenverharding. De prognose is dat de intensiteiten op dit wegvak in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie (pre-corona) vanwege ontwikkelingen in de omgeving.
Deze wijzigingen aan de Hillegommerdijk zorgen bij elkaar ervoor dat de geluidbelasting in de toekomst ca. 7 dB lager ligt dan de huidige situatie.
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit beoordeeld als ‘goed’.

Nieuwe ontsluiting ijs- en skeelerclub
Bij de aanleg van de busbaan zal de ijs- en skeelerclub op een andere manier ontsloten worden. Voornemens is aan de noordzijde van Lisserbroek deze ontsluitingsweg te realiseren.
De geluidbelasting ten gevolge van deze nieuwe weg is niet hoger dan 48 dB op de omliggende geluidgevoelige bestemmingen, zowel op de woning als op tuinniveau, zie bijlage 2. Cumulatief met de Hillegommerdijk heeft deze ontsluitingsweg geeft deze ontsluitingsweg geen significante toename. In de berekening is een ligging aangehouden die iets dichter bij de woning ligt dan het definitieve ontwerp. De werkelijke belasting zal daarom lager zijn dan berekend.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de situatie met nieuwe ontsluiting beoordeeld als ‘goed’.



5 Conclusie

Er zijn voornemens een nieuwe HOV-baan aan te leggen tussen Nieuw-Vennep en Lisse. De nieuwe aanleg van deze weg is getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Voor de wegen waar een 30 km/uur regime heerst (in de toekomst), zijn de wijzigingen getoetst aan een goede ruimtelijke ordening.

Nieuwe HOV-baan
Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van deze nieuwe busbaan.

30 km/uur wegen

Nieuwe ontsluiting ijs- en skeelerclub, verschuiving wegas Hillegommerdijk, busbaan 30km/uur-deel
In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden de wijzigingen aan de 30 km/uur wegen beoordeeld als ‘goed’. De ontwikkelingen wordt niet gezien als verslechtering van het woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid.

Nieuwe brug over ringvaart
Bij de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de brug dient goed gelet te worden dat de geluiduitstraling van de brug tot een minimum wordt beperkt zodat hier geen negatieve geluidseffecten ontstaan bij omliggende woningen.

Royal HaskoningDHV

Bijlage 1: Verkeersgegevens

Busbaan

Gemiddelde intensiteit per uur per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht
Motorfietsen	--	--	--
Lichte mvtg	--	--	--
Middelzware mvtg	9.33	6.00	3.00
Zware mvtg	--	--	--

Hillegommerdijk toekomstige situatie

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6.76	3.70	0.51	100.00
Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	95.00	95.60	96.10	
Middelzware mvtg [%]	3.40	3.00	2.80	
Zware mvtg [%]	1.60	1.40	1.10	
Totaal [%]	100.00	100.00	100.00	

Etmaalintensiteit: 900.00

Hillegommerdijk huidige situatie

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6.76	3.70	0.51	100.00
Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	95.00	95.60	96.10	
Middelzware mvtg [%]	3.40	3.00	2.80	
Zware mvtg [%]	1.60	1.40	1.10	
Totaal [%]	100.00	100.00	100.00	

Etmaalintensiteit: 3000.00

Nieuwe ontsluiting ijs- en skeelerclub

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

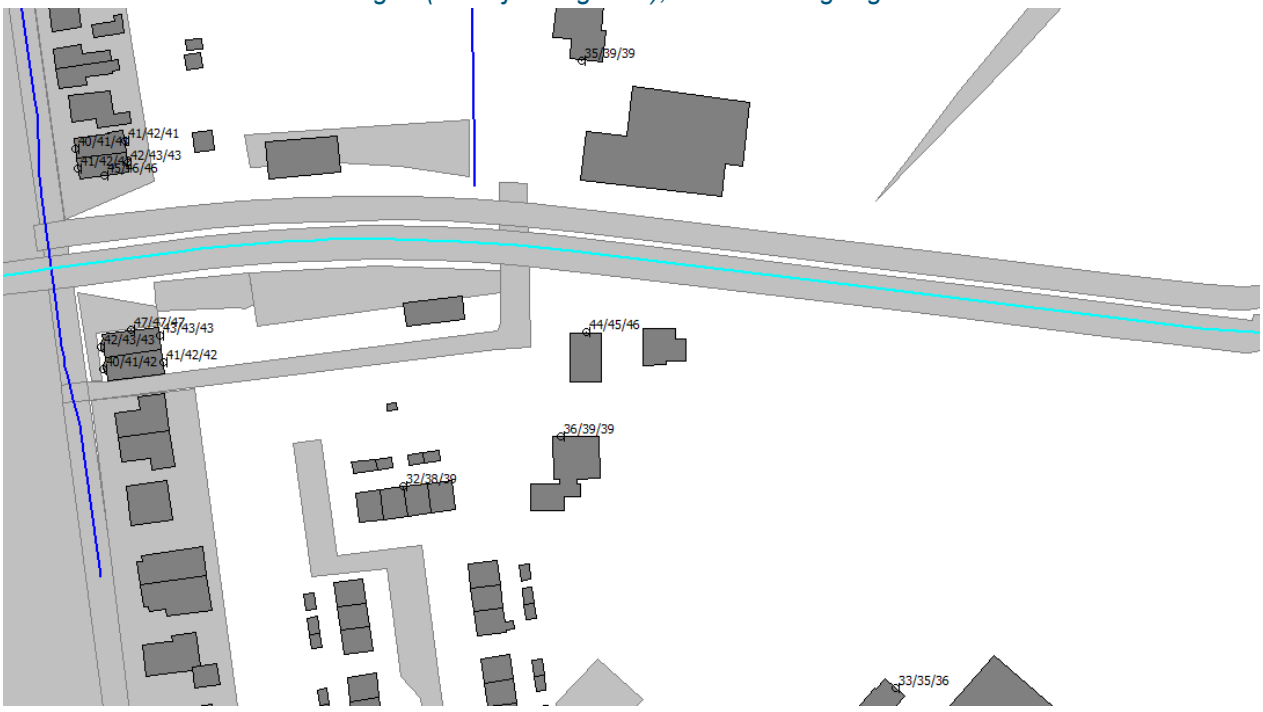
Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6.70	3.50	0.50	98.40
Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	100.00	100.00	100.00	
Middelzware mvtg [%]	--	--	--	
Zware mvtg [%]	--	--	--	
Totaal [%]	100.00	100.00	100.00	

Etmaalintensiteit: 200.00

Bijlage 2: Rekenresultaten

Rekenresultaten Geluidbelastingen (westzijde ringvaart), incl. art. 110g Wgh

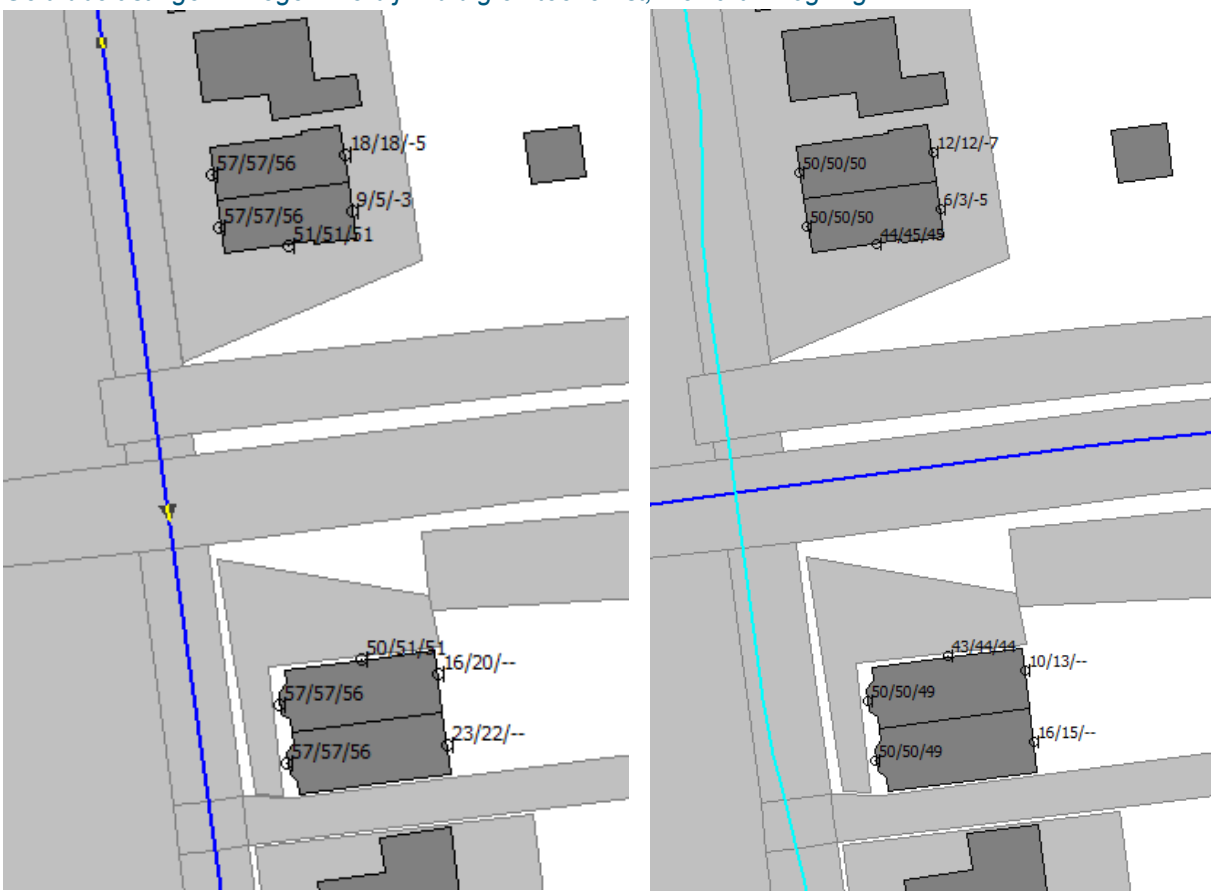
Rekenresultaten Geluidbelastingen (oostzijde ringvaart), incl. art. 110g Wgh



Geluidbelastingen busbaan (oostzijde ringvaart), incl. art. 110g Wgh

Geluidbelastingen busbaan nabij (IJweg), incl. art. 110g Wgh

Geluidbelastingen Hillegommerdijk huidig en toekomst, incl. art. 110g Wgh



Geluidbelastingen ontsluiting ijs- en skeelerclub, incl. art. 110g Wgh

Cumulatieve geluidbelasting wegverkeer, excl. art. 110g Wgh

RAPPORT

HOV Noordwijk-Schiphol, tracédeel tussen Nieuw Vennep en Lisse

Vooronderzoek bodem

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0021
Status: Definitief/2.0
Datum: 10 november 2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 94241
1090 GE Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	HOV Noordwijk-Schiphol, tracédeel tussen Nieuw Vennep en Lisse
Ondertitel:	HOV-NS Vooronderzoek bodem
Referentie:	BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0021
Status:	2.0/Definitief
Datum:	10 november 2023
Projectnaam:	HOV Noordwijk-Schiphol
Projectnummer:	BH5788
Auteur(s):	M. Gouw

Opgesteld door:	M. Gouw
Gecontroleerd door:	Th. van der Bruggen
Datum:	16 juli 2021
Goedgekeurd door:	P. Kunst / Th. van der Bruggen
Datum:	16 juli 2021 / 10 november 2023

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderzins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1 Inleiding 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Doel 1

1.3 Leeswijzer 1

2 Vooronderzoek 2

2.1 Algemeen 2

2.2 Locatiegegevens en huidig gebruik 3

2.3 Bodemopbouw en geohydrologie 3

2.4 Verwachte bodemkwaliteit 4

2.4.1 Historisch gebruik 4

2.4.2 Bodemkwaliteitskaart 6

2.4.3 Voorgaande bodemonderzoeken 6

2.5 Gebruik en beïnvloeding locatie 7

2.5.1 Potentieel verdachte activiteiten 7

2.5.2 Asbest 7

2.5.3 PFAS 7

2.5.4 Ongewoon voorval 8

2.6 Terreinverkenning 8

3 Conclusie 10

Bijlagen

Bijlage 1

Bodemrapportages ODNZKG en bodemloket

Bijlage 2

Samenvatting voorgaande bodemonderzoeken

1 Inleiding

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft HaskoningDHV Nederland B.V. (hierna RHDHV) een vooronderzoek bodem uitgevoerd voor het plangebied HOV Noordwijk-Schiphol. Het vooronderzoek bodem is uitgevoerd in het kader van het provinciaal inpassingsplan voor het tracédeel tussen Nieuw Vennep en Lisse. In dit rapport zijn de resultaten van het uitgevoerde vooronderzoek bodem beschreven.

1.1 Aanleiding

De provincie Noord-Holland wil een nieuwe hoogwaardige busverbinding realiseren tussen Noordwijk en Schiphol. Voor het tracédeel Lisse – P+R Getsewoud is gestart met het opstellen van het voorlopig ontwerp. In het kader van het voorlopig ontwerp en het opstellen van het provinciaal inpassingsplan (pip) is een vooronderzoek bodem uitgevoerd.

1.2 Doel

Om de besluitvorming over het provinciaal inpassingsplan te onderbouwen is inzicht nodig in de huidige milieuhygiënische situatie van de bodem. Het doel van het vooronderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen binnen het plangebied. Hierbij wordt een inschatting gemaakt van de aard, mate, oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen.

1.3 Leeswijzer

De resultaten van het vooronderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de conclusies opgenomen.
Het rapport is opgesteld in 2021.In 2023 is, na controle, alleen figuur 2-1 aangepast zodat duidelijk is dat de noordelijke ontsluiting deel uitmaakt van het onderzoek.

2 Vooronderzoek

2.1 Algemeen

Het vooronderzoek is uitgevoerd conform de NEN5725. Voor het vooronderzoek is uitgegaan van de volgende aanleidingen:
C) opstellen hypothese over de bodemkwaliteitsklasse van de ontvangende bodem voorafgaande aan het toepassen van grond of baggerspecie;
F) toetsing gebruik bodemkwaliteitskaarten bij te ontgraven grond en het toepassen van grond;
G) opstellen hypothese over de bodemkwaliteit bij tijdelijke uitplaatsing en bij overig projectmatig grondverzet ten behoeve van het inschatten van arbeidshygiënische risico's.

N het kader van de genoemde hypotheses zijn de volgende onderzoeksaspecten beschouwd:

- Locatiegegevens;
- Bodemopbouw en geohydrologie;
- Verwachting ten aanzien van de bodemkwaliteit;
- Gebruik en beïnvloeding van de locatie, verdachte situatie, activiteiten, ongewoon voorval.

De te beschouwen onderzoeksaspecten zijn tevens weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2-1 Onderzoeksaspecten vooronderzoek milieuhygiënische bodemkwaliteit

Onderzoeksaspect		NEN5725 aanleiding C, F en G
1	Locatiegegevens	
	1a. Eigendomssituatie (eigenaar/beheerder)	Nee
	1b. Hoogteligging	Nee
2	Bodemopbouw en geohydrologie	
	2a. Bodemopbouw	Ja
	2b. Antropogene lagen en/of (verwachting) aanwezigheid bodemvreemde materialen	Ja
	2c. Geohydrologie	Nee
3	Verwachting ten aanzien van bodemkwaliteit	
	3a. Aanwezigheid van een (historisch) geval van bodemverontreiniging	Ja
	3b. Vaststellen van de bodemkwaliteit op basis van een bodemkwaliteitskaart (Bkk)	Ja
	3c. Vaststellen van de bodemkwaliteit op basis van eerder uitgevoerd bodemonderzoek	Ja
4	Gebruik en beïnvloedding van de locatie, verdachte situatie activiteiten, ongewoon voorval	
	4a. op basis van voormalig gebruik	Ja
	4b. op basis van huidig gebruik	Ja
	4c. op basis van toekomstig gebruik	Nee
	4d. Vaststellen van asbestverdachte situatie(s)	Ja

Voor het vooronderzoek is gebruik gemaakt van Topotijdreis (kadaster), Dinoloket (bodemopbouw), het digitale bodemarchief Omgevingsdienst (grond- en grondwaterkwaliteit) en het dataportaal bodemvisie van de provincie Noord-Holland.

2.2 Locatiegegevens en huidig gebruik

Het tracédeel Lisse – P+R Getsewoud is gelegen tussen de N207 (Leimuiderweg) ter hoogte van P+R Getsewoud en de Hillegommerdijk 52-55 te Lisserbroek (incl brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder). In onderstaande figuur is de ligging van het tracé weergegeven.

Figuur 2-1 Schetsontwerp tracédeel Lisse – P+R Getsewoud d.d. 11 november 2023

Het tracé is hoofdzakelijk gelegen in agrarisch gebied wat in gebruik is als grasland of natuurontwikkeling. In Lisserbroek passeert het tracé de bebouwde kom met hoofdzakelijk woningen en een skeelerbaan. De Ringvaart is een primair oppervlaktewater met een leggerdiepte van 3,5 meter. De Hillegommerdijk (oostzijde) en de Meer- en duinpolderdijk (westzijde) langs de Ringvaart zijn regionale waterkeringen (boezemkades). De Hillegommerdijk is in gebruik als weg. De oostelijk van de Ringvaart gelegen IJtocht is een primaire watergang met een leggerdiepte van 0,8 meter. De direct westelijk van de Ringvaart gelegen watergang is ook een primaire watergang met een leggerdiepte van 0,7 meter.

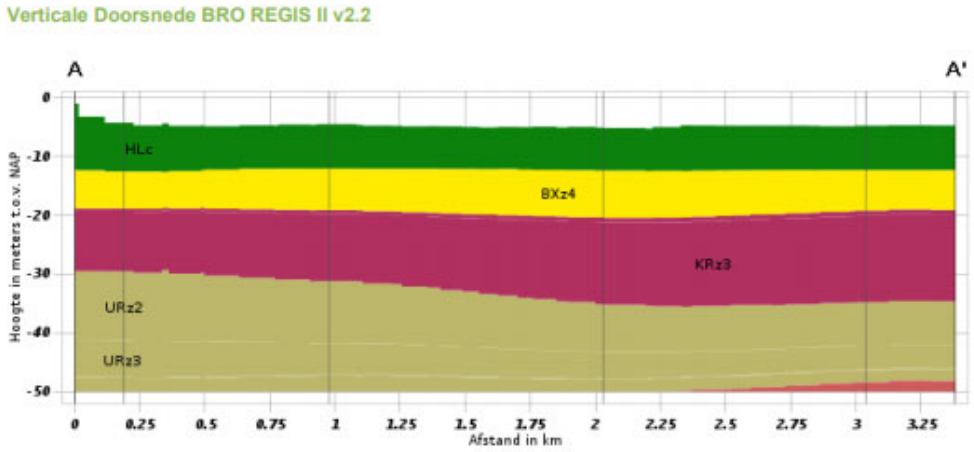
De exacte grenzen van het tracé zijn in deze fase nog niet bekend. De verwachte ingreep in de bodem ter plaatse van de busbaan bedraagt circa 1 m-mv. Ter plaatse van de te realiseren brug is de verwachte ingreep dieper.

2.3 Bodemopbouw en geohydrologie

De gegevens zijn ontleend aan het landelijk hydrogeologisch model Regis II v2.2 uit 2017 (www.dinoloket.nl). De regionale bodemopbouw is geschematiseerd weergegeven in Tabel 2-2. De hoogte van het maaiveld bedraagt circa NAP -4,8 meter.

Tabel 2-2 Regionale bodemopbouw en geohydrologie

Globale diepte (m-NAP)	Geohydrologische schematisatie	Geologische afzetting/formatie	Lithologische samenstelling
-4,8 tot -12	Deklaag	Holocene afzettingen	Afwisselend zand, klei en veen
-12 tot -19	1e watervoerend pakket	Formatie van Boxtel	Midden en fijn zand
-19 tot -31,5		Formatie van Kreftenheye	Midden en grof zand
> -31,5		Formatie van Urk	Midden en grof zand



Figuur 2-2 Doorsnede oost-west van de bodemopbouw

De regionale stromingsrichting van het grondwater in het 1e watervoerend pakket is westelijk gericht. De stromingsrichting van het freatisch grondwater is niet bepaald, maar wordt veelal beïnvloed door de aanwezigheid van onder andere nabij gelegen oppervlaktewateren (Rijnvaart), cunet van wegen en kabels en leidingen in de grond.

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een grondwaterwingebied of -beschermingsgebied.

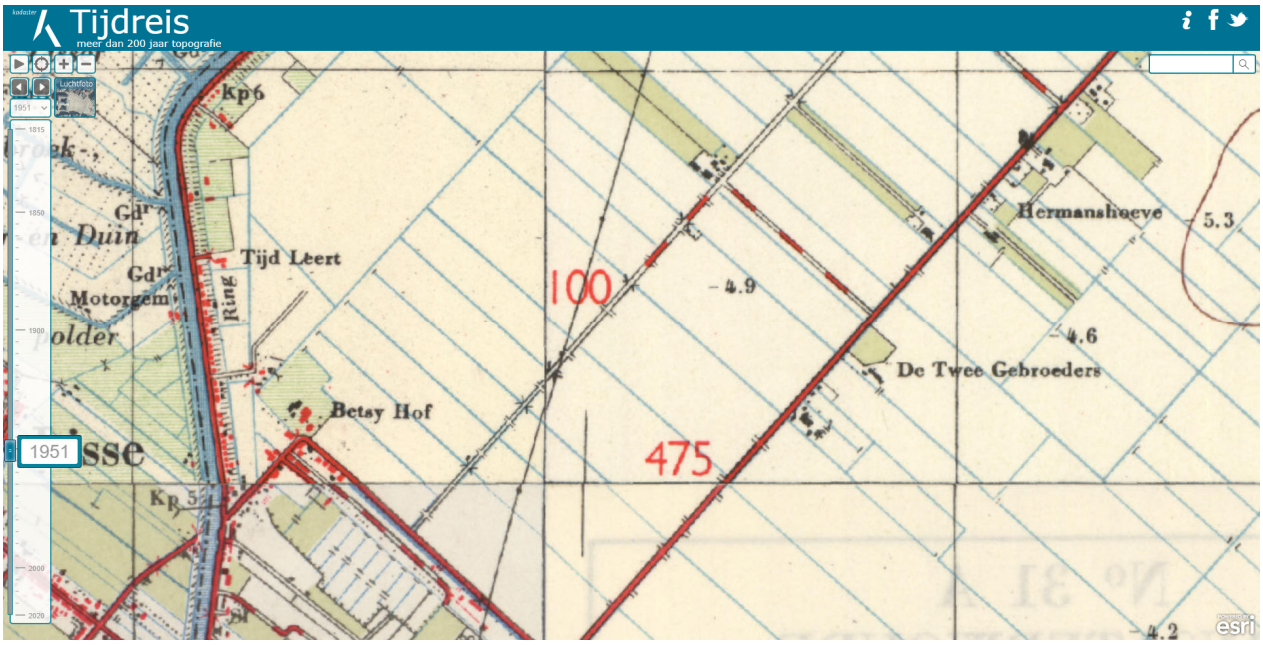
2.4 Verwachte bodemkwaliteit

2.4.1 Historisch gebruik

Het historisch gebruik van de locatie is afgeleid van de topografische kaarten beschikbaar op www.topotijdreis.nl.

Tot halverwege de jaren 1940 is het gebied hoofdzakelijk in gebruik voor agrarische doeleinden. Er zijn meerdere boerderijen aanwezig, welke bereikbaar zijn door lokale wegen. De polderwegen zijn ter plaatse van de watergangen voorzien van dammen/duikers.

Op de topografische kaart van 1949 zijn de eerste contouren zichtbaar van de bebouwing van Lisserbroek. Afgezien van de gestage uitbreiding van Lisserbroek en Lisse, wijzigt er in de polder niets, hooguit ruilverkaveling, waarbij enkele sloten worden gedempt.



Figuur 2-3 Topografische kaart 1951

Op de topografische kaarten van 1981 en 1988 zijn uitbreidingen zichtbaar aan de IJweg 1635 tegenover de boerdrij. Op de topografische kaart van 1988 is tevens de nieuw gebouwde woning aan de IJweg 1641 zichtbaar.

Figuur 2-4 Topografische kaart 1988

De N207 en Getsewoudweg worden zichtbaar op de topografische kaart van 1999. De bebouwing van Lisserbroek en Lisse breiden zich steeds verder uit. Op de topografische kaart van 2007 is de IJs- en Skeelerbaan aanwezig. Afgezien van natuurontwikkeling in de polder, zijn er vanaf 2007 geen noemenswaardige wijzigingen.

2.4.2 Bodemkwaliteitskaart

Door de gemeente Haarlemmermeer is de ‘Nota Bodembeheer gemeente Haarlemmermeer’ opgesteld voor het grond- en baggerverzet binnen de gemeentegrenzen. De nota is in maart 2020 herzien en op 8 mei 2020 in werking getreden. De herziening bestond uit de uitbreiding van de gemeente Haarlemmermeer met Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

De gemeente Haarlemmermeer wil met de Nota een praktische richtlijn bieden hoe in de gemeente met grond, vrijkomende grond en baggerspecie moet worden omgegaan. De Nota is een vertaling van de bodemwetgeving en het landelijk ‘generiek’ beleid. Het generiek beleid past echter niet altijd op elke lokale situatie. Voor de gebieden ‘Schiphol Trade Park’ en het poldergebied tussen Hoofddorp en nieuw Vennep (Park 21) is gebiedsspecifiek beleid van toepassing. Daarnaast gelden bijzondere regels voor enkele specifieke stoffen, zoals asbest, chloride, organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB’s) en perfluoroctaansulfonaat (PFOS) en perfluoroctaanzuur (PFOA).

Het plangebied is gelegen in de zones 1 (deel buitengebied) en 3A (deel Lisserbroek). Voor de zones geldt het volgende:

Zone 1
- Bodemfunctieklasse: landbouw/natuur;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag 0,0-0,5 m-mv: Achtergrondwaarde;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag 0,5-2,0 m-mv: Achtergrondwaarde;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag > 2,0 m-mv: Achtergrondwaarde.

Zone 3A
- Bodemfunctieklasse: wonen;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag 0,0-0,5 m-mv: Industrie;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag 0,5-2,0 m-mv: Wonen;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag > 2,0 m-mv: niet gezoneerd, onderzoek uitvoeren.

Voor PFOS en PFOA is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een aparte bodemkwaliteitskaart opgesteld. Binnen het plangebied en de directe omgeving zijn echter relatief weinig meetpunten beschikbaar. Op basis van de beschikbare informatie wordt de volgende kwaliteit verwacht:
- Bodemkwaliteit bodemlaag 0,0-0,5 m-mv: PFOS 1,14 µg/kg en PFOA 0,65 µg/kg;
- Bodemkwaliteit bodemlaag > 0,5 m-mv: PFOS niet aangetoond en PFOA 0,23 µg/kg.

2.4.3 Voorgaande bodemonderzoeken

Bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) is digitaal de bodeminformatie geraadpleegd voor de gemeente Haarlemmermeer. Voor het deel in Lisse is gebruik gemaakt van de informatie uit bodemloket. Binnen het plangebied zijn meerdere bodemonderzoeken bekend. In bijlage 2 zijn per adres de resultaten van de uitgevoerde bodemonderzoeken samengevat. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar de bodemrapportages van de ODNZKG en bodemloket in bijlage 1.

In Lisse ter plaatse van de Sportlaan is een leeflaag sanering uitgevoerd. Vanaf 1 m-mv is een sterke verontreiniging aanwezig met zware metalen en/of PAK. In het dijklichaam van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aanwezig. De bodem in de bebouwde kom van Lisserbroek dijkzone) bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. Tussen Lisserbroek en de aansluiting met de N207 zijn relatief weinig bodemonderzoeken bekend. Op basis van de beschikbare informatie zijn in de

bodem hooguit licht verhoogde gehalten aanwezig. Ter plaatse van de aansluiting met de N207 zijn eveneens hooguit licht verhoogde gehalten in de bodem aanwezig.

2.5 Gebruik en beïnvloeding locatie

2.5.1 Potentieel verdachte activiteiten

In de bodemrapportage van de ODNZKG en bodemloket is informatie opgenomen over de aanwezigheid van ondergrondse tanks, het historisch bodembestand, dempingen en ophogingen. Navolgend worden de verschillende potentiële bodembedreigende activiteiten besproken.

Ondergrondse tanks
Binnen het plangebied en grenzend daaraan zijn geen ondergrondse tanks bekend.

Historisch bodembestand (HBB)
In het historisch bodembestand zijn in het plangebied geen historische bedrijfsactiviteiten bekend. Grenzend of nabij het plangebied zijn de volgende historische activiteiten bekend:

- IJweg 1635: vriesinstallatie en transportbedrijf;
- IJweg 1812: transportbedrijf;
- Hillegommerdijk 46: bloembollenkwekerij.

De historische activiteiten zijn reeds onderzocht. Uit de bodemonderzoeken blijkt dat in de grond en het grondwater hooguit licht verhoogde gehalten zijn aangetoond.

Huidige bedrijfsactiviteiten
Binnen het plangebied zijn geen bedrijfsactiviteiten aanwezig. Grenzend/nabij het plangebied is aan de IJweg 1635 het bedrijf Frigo (koel- en vriesinstallatie) aanwezig. De verwachting is dat de bedrijfsactiviteiten de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief hebben beïnvloed.

Slootdempingen
Binnen het plangebied heeft herverkaveling plaatsgevonden waardoor oude sloten zijn gedempt. Het is niet bekend met wat voor materiaal de sloten in het verleden zijn gedempt. Waarschijnlijk is dit gebeurt met gebiedseigen materiaal. Er kan echter niet worden uitgesloten dat ander (verdacht) materiaal is gebruikt voor de dempingen.

Ophogingen
Voor zover bekend zijn binnen het plangebied geen grootschalige ophogingen uitgevoerd.

2.5.2 Asbest

Binnen het plangebied zijn geen asbestverdachte bedrijfsactiviteiten bekend. In het buitengebied kunnen ter plaatse van watergangen dammen/duikers aanwezig zijn, waarbij mogelijk asbestverdacht puin is toegepast. Ter plaatse van de verhardingen is het onderliggende funderingsmateriaal mogelijk verdacht voor de aanwezigheid van asbest.

2.5.3 PFAS

De locatie is niet verdacht voor activiteiten waarbij PFAS zijn toegepast. Tevens zijn op de locatie geen (grote) branden bekend. De verwachte beïnvloeding van de onderzoekslocatie door PFAS betreft hoofdzakelijk atmosferische depositie.

2.5.4 Ongewoon voorval

Op de locatie zijn geen ongewone voorvallen of calamiteiten bekend die de kwaliteit van de bodem negatief beïnvloed kunnen hebben.

2.6 Terreinverkenning

De terreinverkenning is uitgevoerd aan de hand van google streetview en Street Smart (Cyclomedia).

Parallel aan de N207 zijn een bovengronds hoogspanningstracé en watergang aanwezig. Aan de Middelweg 173-191 is het woon- en dagcentrum Veldzicht aanwezig en aan de IJweg 1635 het koel- en vriesbedrijf Frigo. Het toekomstige tracé van de HOV-lijn is in hoofdzaak in gebruik als akkerland, grasland of ingericht als bos (aangeplant). Na het passeren van de watergang IJtocht komt het tracé in bebouwd gebied met hoofdzakelijk woningen, enkele landbouwbedrijven en een skeelerbaan.

In het bebouwd gebied zijn verhardingen aanwezig bestaande uit met name asfalt/beton. De Hillegommerdijk is verhard met asfalt. De voetpaden en parkeervakken zijn verhard met klinkers of tegels. Langs de Hillegommerdijk zijn in de Ringvaart diverse aanmeersteigers met boten aanwezig. De Ringvaart is voorzien van waarschijnlijk een houten beschoeiing.

2.7 Interpretatie

Conform de systematiek van de NEN5725:2017 dient antwoord gegeven te worden op de onderzoeksvragen van de aanleidingen. De antwoorden zijn in Tabel 2-3 weergegeven. De geraadpleegde bronnen worden beschouwd als betrouwbaar. Er is geen sprake van tegenstrijdige informatie die de betrouwbaarheid hiervan in twijfel trekken.

Tabel 2-3 Antwoorden onderzoeksvragen uit de NEN5725:2017

Vraag	Antwoord
Afbakening projectgebied	Het projectgebied is gelegen tussen de N207 (Leimuiderweg) ter hoogte van P+R Getsewoud en de Hillegommerdijk 52-55 te Lisserbroek (incl brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder). De exacte locaties waar grondwerkzaamheden plaats gaan vinden ligt nog niet vast. Hiervoor moet het ontwerp verder uitgewerkt worden. Met het oog op effect op het projectgebied is voor landbodem rekening gehouden met beschikbare informatie binnen een straal van 5 meter en voor grondwater is rekening gehouden met een straal van 100 meter. Voor de diepte is uitgegaan van 1 meter (busbaan). Ter plaatse van de te realiseren brug zal dit dieper zijn.
Bodemkwaliteitskaart	• De boven- en ondergrond in zone 1 voldoet gemiddeld aan de bodemkwaliteit Achtergrondwaarde (gelijk de ontgravingskaart) en kan hergebruikt worden met de bodemkwaliteitskaart als milieuhygiënische verklaring; • De boven- en ondergrond in zone 3A voldoet gemiddeld aan de bodemkwaliteit Industrie of Wonen (gelijk de ontgravingskaart) en kan hergebruikt worden met de bodemkwaliteitskaart als milieuhygiënische verklaring; • De toepassingsklasse binnen het plangebied is bodemkwaliteitsklasse Landbouw/natuur en Wonen (gelijk de functieklassekaart).
Potentiële bodembedreigende bronnen	• Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn diverse historische activiteiten geweest. De historische activiteiten hebben de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief beïnvloed; • In het plangebied zijn slootdempingen aanwezig. Het kan niet worden uitgesloten dat asbestverdacht en/of verontreinigd materiaal is gebruikt bij het dempen van de sloten.

Vraag	Antwoord
Beïnvloeding vanuit de omgeving van de bodemkwaliteit of de kwaliteit van het grondwater	De bodemkwaliteit van het projectgebied is beïnvloed door het gebruik als dijklichaam (Hillegommerdijk te Lissebroek) en stortplaats (Sportlaan te Lisse).
Ernstige bodemverontreiniging	Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn de volgende gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend: • Sportlaan te Lisse; • Hillegommerdijk te Lissebroek; Bij voorgenomen grondwerkzaamheden in of nabij het geval van bodemverontreiniging, dient rekening te worden gehouden met (sanerings)maatregelen.

Afdoende vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem	• De bodemkwaliteit is niet afdoende vastgesteld. Binnen het plangebied zijn potentiële bronnen aanwezig welke niet of onvoldoende onderzocht zijn en de bodemkwaliteit in het plangebied beïnvloed kunnen hebben:
	  ○ Hillegommerdijk
	  ○ Gedempte sloten
	  ○ Dammen en duikers
	• Binnen of aangrenzend aan het plangebied zijn alle (voormalige) verdachte bedrijfsactiviteiten voldoende onderzocht
	• De sterke verontreinigingen ter plaatse van de Hillegommerdijk te Lissebroek zijn heterogeen en niet volledig in beeld;
	• Het geval van ernstige bodemverontreiniging in de grond ter plaatse van de Sportlaan te Lisse is gesaneerd door middel van een leeflaag.

3 Conclusie

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Royal HaskoningDHV een vooronderzoek bodem uitgevoerd voor het tracédeel Lisse – P+R Getsewoud van het plan HOV Noordwijk-Schiphol.

Verdachte activiteiten
Zowel in het (recente) verleden als huidige situatie zijn er enkele bedrijven aanwezig (geweest) waarvan de activiteiten potentieel bodembedreigend zijn. De bedrijven grenzen aan of liggen nabij het plangebied. De verwachting is dat de bedrijfsactiviteiten de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief hebben beïnvloed.

Bodemkwaliteit
In Lisse ter plaatse van de Sportlaan is vanaf 1 m-mv is een sterke verontreiniging aanwezig met zware metalen en/of PAK. In het dijklichaam van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aanwezig. De bodem in de bebouwde kom van Lisserbroek (dijkzone) bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. In het gebied vanaf Lisserbroek tot en met de aansluiting met de N207 zijn op basis van de beschikbare informatie zijn in de bodem hooguit licht verhoogde gehalten aanwezig.

Gedempte sloten
Binnen het plangebied zijn meerdere gedempte sloten aanwezig. Onduidelijk is met welk materiaal de sloten zijn gedempt. Derhalve zijn de gedempte sloten verdacht voor verontreiniging (inclusief asbest).

Saneringsnoodzaak
Binnen de gemeente Lisse ter plaatse van de aansluiting op de Sportlaan is een geval van bodemverontreiniging aanwezig. De locatie is gesaneerd door middel van een leeflaag. Ter plaatse van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op deze deellocaties rekening te worden gehouden met mogelijke saneringsmaatregelen.

Aanvullend bodemonderzoek
In het kader van de procedure voor het provinciaal inpassingsplan zijn geen bodemonderzoeken noodzakelijk. Ten behoeve van grondverwerving en de uitvoeringsfase is bodemonderzoek noodzakelijk om nader inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit en hergebruik/afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond.

Bijlage 1
Bodemrapportages ODNZKG en bodemloket

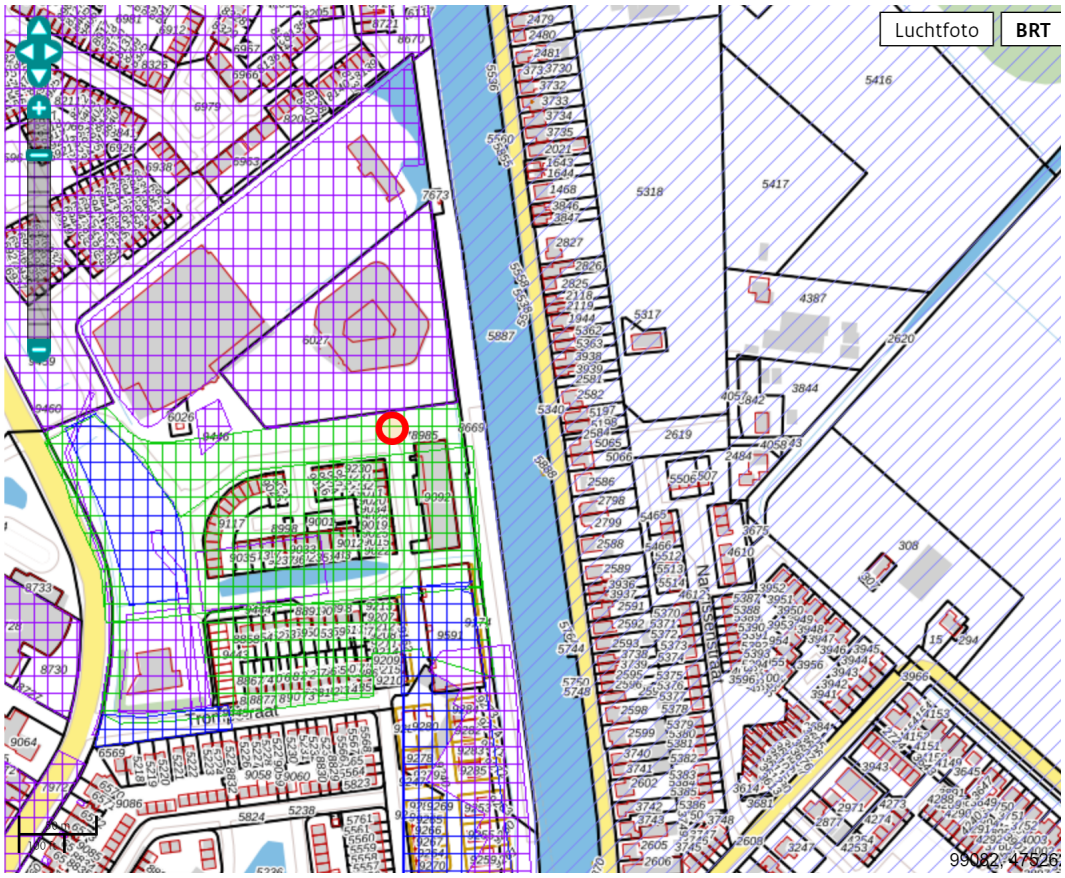
Royal HaskoningDHV

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rapport Bodemloket

Geen locatiecode Sportlaan / Oranjelaan

Datum: 9-3-2021



Legenda

Locatie

Voortgang onderzoek

- Gegevens aanwezig, status onbekend
- Saneringsactiviteit
- Voldoende onderzocht/gesaneerd
- Onderzoek uitvoeren
- Historie bekend

Mijnsteengebieden

- Mijnsteengebieden Limburg Besluit Bodemkwaliteit

RapportGeen locatiecode Sportlaan / Oranjelaan

Inhoud

1 Algemeen

1.1 Administratieve gegevens
1.2 Statusinformatie
1.3 Verontreinigende (onderzochte) activiteiten
1.4 Onderzoeksrapporten
1.5 Besluiten
1.6 Saneringsinformatie
1.7 Contactgegevens

2 Disclaimer

1 Algemeen

Dit rapport is opgesteld met de gegevens uit http://www.bodemloket.nl.

1.1 Administratieve gegevens

Locatienaam:	Sportlaan / Oranjelaan
Identificatiecode volgens bevoegd gezag:	
Locatiecode gemeentelijk BIS:	AA055300446
Adres:	Sportlaan 1 2161VA LISSE
Gegevensbeheerder:	Omgevingsdienst West-Holland

Als de gegevensbeheerder de provincie is, kan er bij de gemeente en/of de omgevingsdienst waar de locatie onder valt meer informatie beschikbaar zijn.

1.2 Statusinformatie

Vervolg: starten sanering.

Omschrijving: Om de verontreiniging te verwijderen of te beheren moet worden gestart met de sanering.

1.3 Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
stortplaats op land (niet gespecificeerd) (900030)	onbekend	onbekend

1.4 Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	IDDS		2020-07-23
Monitoringsrapportage	IDDS		2020-07-23
Meldingsformulier BUS saneringsplan	IDDS Milieu	Onbekend	2019-07-05
Saneringsplan	IDDS	1611J824/JKE/rap2	2017-05-05
Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	Antea	268160-65	2017-03-21
Sanerings evaluatie	IDDS	1312F959/JWI/rap7.2	2016-09-21
Saneringsplan	IDDS	1411G696/JKE/rap1	2015-02-06

Meldingsformulier BUS saneringsplan	Antea	Onbekend	2014-04-14
Niet onderzocht	IDDS	2013015527	2013-09-11
Saneringsplan	IDDS	1111D762/JKE/rap4	2013-08-02
Nader onderzoek	IDDS	1111D762/JKE/rap1	2012-05-25
Verkennend onderzoek NEN 5740	Grondslag	12794	2008-08-27
Nader onderzoek	Grondslag	12794	2008-05-15
Verkennend onderzoek NEN 5740	Grondslag	12794	2007-12-14

1.5 Besluiten

Type	Kenmerk	Datum
BUS-melding correct aangeleverd	2019136096	2019-07-12
Instemmen met SP	2017073201	2017-06-23
beschikking BUS saneringsevaluatie	2017041656 TU	2017-04-07
Aanv. info gewenst /opschorten	2017008075 TUBUS	2017-01-23
Instemmen uitgevoerde sanering	2016036458	2016-10-18
Beschikking NaZorgPlan	2016036458	2016-10-18
Instemmen afwijken SP	2015050595	2015-11-06
Instemmen met SP	2015003866	2015-02-23
Instemmen afwijken SP	2014014878	2014-07-03
Instemmen met SP	2014008582	2014-04-23
Aanpak ander kader	2014004137	2014-02-24
Instemmen met SP	2013139185	2013-10-02
beschikking ernstig, geen spoed	2013139185	2013-10-02

1.6 Saneringsinformatie

Bovengronds	Ondergronds	Start	Eind
aanbrengen schone leeflaag	Niet van toepassing	2014-08-13	
Niet van toepassing	Niet van toepassing	2017-04-21	

1.7 Contact

Gedetailleerde informatie over deze locatie kunt u opvragen bij

Omgevingsdienst West-Holland
Bodem Informatie Punt (BIP
Telefoonnummer: 071-4083100
E-mail: BIP@odwh.nl

Bodeminformatiemodule ODWH

2 Disclaimer

De bodeminformatie omvat alleen informatie die bij de provincie en gemeenten bekend is. Wanneer er geen gegevens op de kaart staan kunnen we niet met zekerheid zeggen dat de ondergrond schoon is. Andersom wijzen historische bedrijfsactiviteiten op de kaart niet zonder meer op bodemverontreiniging. Om daar duidelijkheid in te krijgen moet de bodem verder onderzocht worden.
De inhoud van deze bodeminformatiekaart is met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie verouderd is of onjuistheden bevat. Wij vragen daarvoor uw begrip. Neem voor de meest actuele situatie van een locatie contact op met de gegevensbeheerder van de locatie. De contactgegevens van de gegevensbeheerder staat hierboven.
Uw reactie stellen we op prijs. Het geeft ons gelegenheid de fouten en gebreken te herstellen.
Rijkswaterstaat beheert de website Bodemloket. Vragen over de werking van de website kunt u stellen via onze

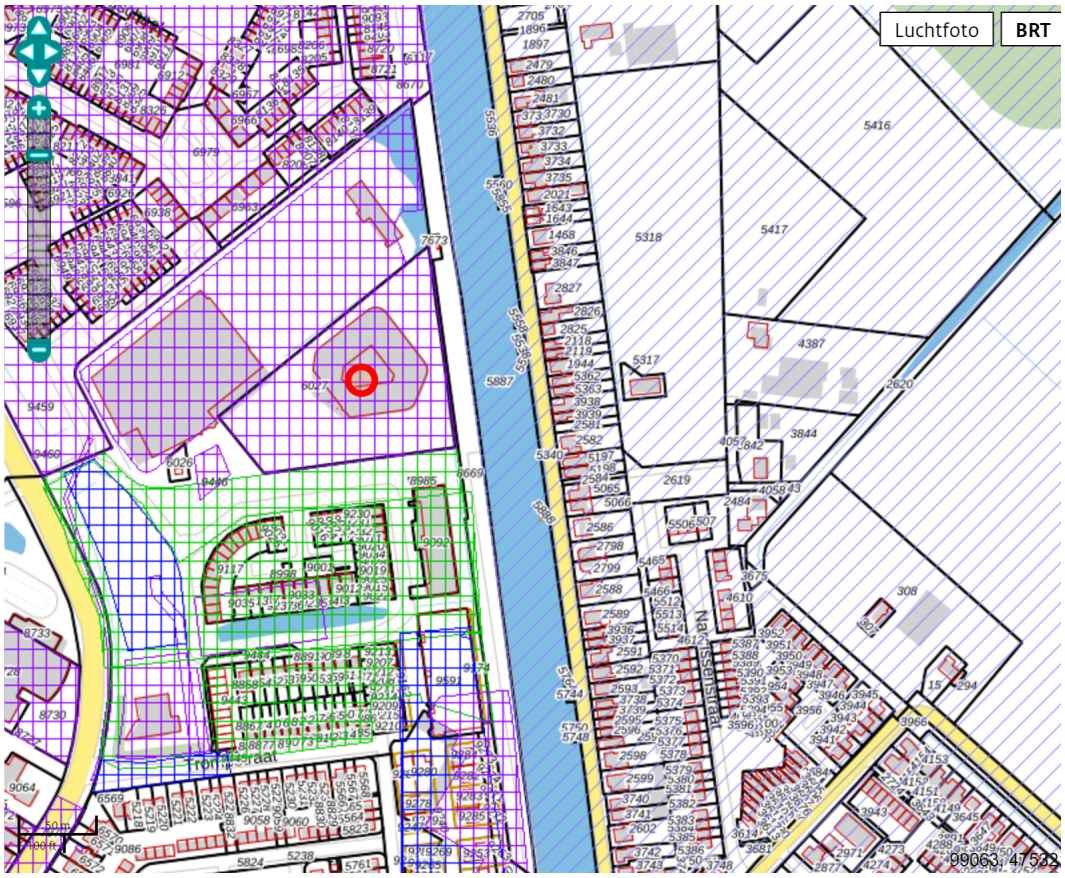
helpdesk: http://www.bodemplus.nl/helpdesk.

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rapport Bodemloket

Geen locatiecode Sportlaan 3

Datum: 9-3-2021



Legenda

Locatie

Voortgang onderzoek

- Gegevens aanwezig, status onbekend
- Saneringsactiviteit
- Voldoende onderzocht/gesaneerd
- Onderzoek uitvoeren
- Historie bekend

Mijnsteengebieden

- Mijnsteengebieden Limburg Besluit Bodemkwaliteit

RapportGeen locatiecode Sportlaan 3

Inhoud

1 Algemeen

1.1 Administratieve gegevens
1.2 Statusinformatie
1.3 Verontreinigende (onderzochte) activiteiten
1.4 Onderzoeksrapporten
1.5 Besluiten
1.6 Saneringsinformatie
1.7 Contactgegevens

2 Disclaimer

1 Algemeen

Dit rapport is opgesteld met de gegevens uit http://www.bodemloket.nl.

1.1 Administratieve gegevens

Locatienaam:	Sportlaan 3
Identificatiecode volgens bevoegd gezag:	
Locatiecode gemeentelijk BIS:	AA055300461
Adres:	Sportlaan 3 2161VA LISSE
Gegevensbeheerder:	Omgevingsdienst West-Holland

Als de gegevensbeheerder de provincie is, kan er bij de gemeente en/of de omgevingsdienst waar de locatie onder valt meer informatie beschikbaar zijn.

1.2 Statusinformatie

Vervolg:	voldoende onderzocht.
Omschrijving:	De resultaten van het uitgevoerde (historische) bodemonderzoek geven aan dat de (voormalige) activiteiten en/of de onderzoekslocatie voldoende zijn onderzocht in het kader van de Wet bodembescherming.

1.3 Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
onbekend (999999)	onbekend	onbekend

1.4 Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Verkennend onderzoek NEN 5740	Grondslag	15154-B	2009-09-11

1.5 Besluiten

Type	Kenmerk	Datum

1.6 Saneringsinformatie

Bovengronds	Ondergronds	Start	Eind

1.7 Contact

Gedetailleerde informatie over deze locatie kunt u opvragen bij

Omgevingsdienst West-Holland
Bodem Informatie Punt (BIP
Telefoonnummer: 071-4083100
E-mail: BIP@odwh.nl

Bodeminformatiemodule ODWH

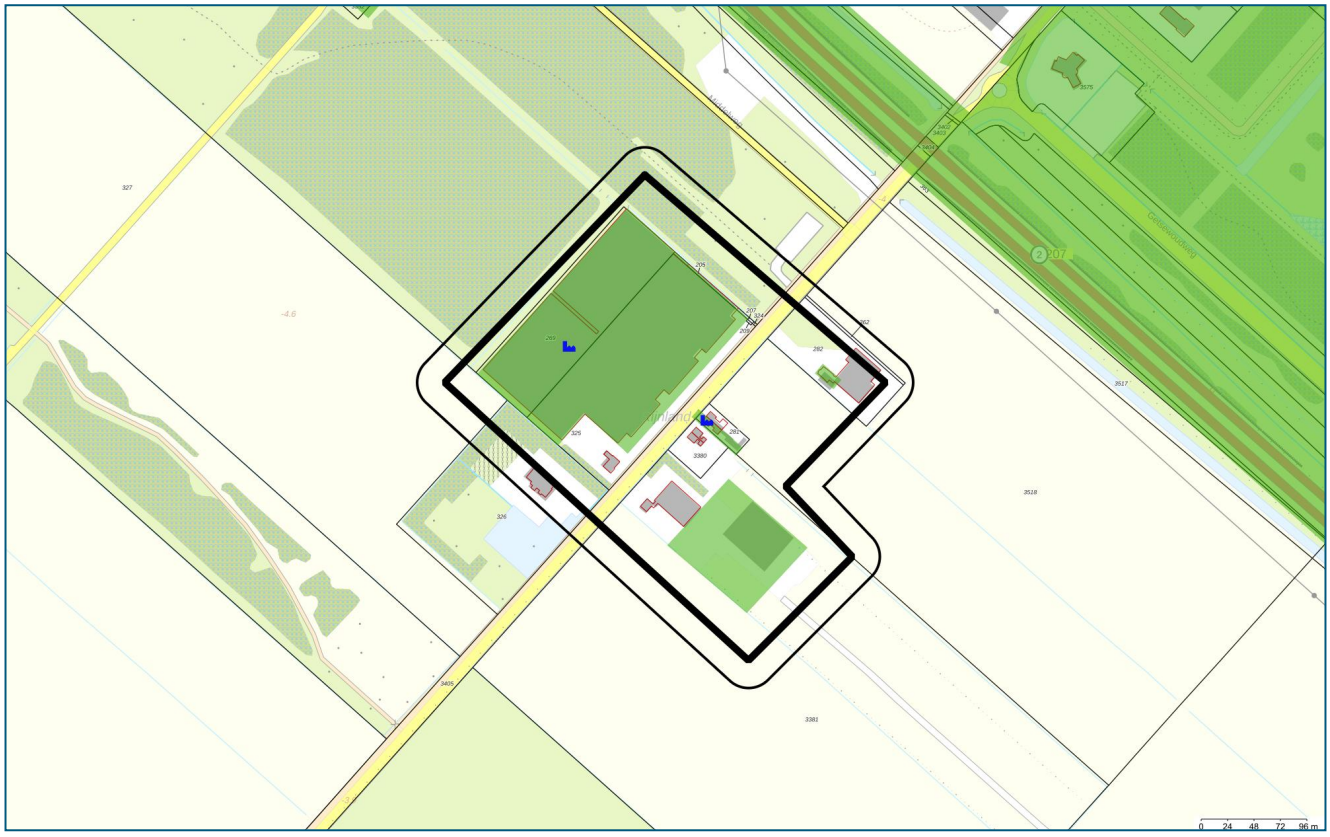
2 Disclaimer

De bodeminformatie omvat alleen informatie die bij de provincie en gemeenten bekend is. Wanneer er geen gegevens op de kaart staan kunnen we niet met zekerheid zeggen dat de ondergrond schoon is. Andersom wijzen historische bedrijfsactiviteiten op de kaart niet zonder meer op bodemverontreiniging. Om daar duidelijkheid in te krijgen moet de bodem verder onderzocht worden.
De inhoud van deze bodeminformatiekaart is met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie verouderd is of onjuistheden bevat. Wij vragen daarvoor uw begrip. Neem voor de meest actuele situatie van een locatie contact op met de gegevensbeheerder van de locatie. De contactgegevens van de gegevensbeheerder staat hierboven.
Uw reactie stellen we op prijs. Het geeft ons gelegenheid de fouten en gebreken te herstellen.
Rijkswaterstaat beheert de website Bodemloket. Vragen over de werking van de website kunt u stellen via onze helpdesk: http://www.bodemplus.nl/helpdesk.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 09-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 100642 Y 475238 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	10
Tanks	11
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	12
Overzicht van Bodemlocaties	12
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	13
Tanks	14
Toelichting	15
Begrippenlijst	17
Disclaimer	19

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij ‘bodemlocatie’ het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0562002 TENSEN"

Locatie	0562002 TENSEN
Locatiecode	NZ039400672
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1800
Postcode	
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039401225
Onderzoeksbureau	BLGG
Rapportnummer	X 76898
Rapportdatum	13-01-1998
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ <=S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: 13 januari 1998 Hypothese rapport: Onverdacht wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: zwak tot uiterst zandige klei Bovengrond: lood, zink, PAK > S Ondergrond: - Grondwater: fenolindex > d Asbest: nvt Bijzonderheden: uit vooronderzoek geen verdachte locaties naar voren gekomen. Beoordelingsformulier Gemeente wel aanwezig Conclusies: grond licht verontreinigd met lood, zink en PAK en in grondwater verhoogde fenolindex aangetroffen. Echter, bodem geschikt geacht voor beoogd gebruik. Conclusies onderzoek: RAPPORTNR.: 76898

	Kwaliteit onderzoek: > STREEFWAARDE Beoordeling onderzoek: BEOORDELING POSITIEF Locatiegegevens: 9810053: BEOORDELING POSITIEF; 1998/1374

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1800

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0461001 IJWEG 1824"

Locatie	0461001 IJWEG 1824
Locatiecode	NZ039402187
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1824
Postcode	2151MR
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039402771
Onderzoeksbureau	Inpijn-Blokpoel
Rapportnummer	X MA-0396
Rapportdatum	01-07-1994
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >I/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: juli-1994 Hypothese rapport onverdacht: niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: afwisselende klei- en zandlagen (0-3.4). Puin, piepschuim, sterke zwartverkleuring Bovengrond: EOX (>S), bij gedempte sloot EOX en minerale olie (>S) Ondergrond: zink (>S) Grondwater: zink, tolueen (>S) Bijzonderheden: - Beoordelingsformulier: niet aanwezig Conclusies: er is geen noodzaak voor nader onderzoek en en geen milieuhygiënische belemmeringen voor de afgifte van de bouwvergunning. Kwaliteit onderzoek: > STREEFWAARDE Beoordeling onderzoek: ONDER VOORBEHOUD POSITIEF Overige opmerkingen: Geadviseerd wordt om, i.v.m. een licht verhoogde concentratie EOX in bovengrond, overleg te voeren met de overheid over de toepasbaarheid van eventueel vrijkomende grond Locatiegegevens: 9412005.00

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
900060 demping (niet gespecificeerd) nsx: 1,9	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1824
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1824

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0461002 YWEG 1635"

Locatie	0461002 YWEG 1635
Locatiecode	NZ039403112
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1635
Postcode	2151MR
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039407650
Onderzoeksbureau	Gemeente Haarlemmermeer
Rapportnummer	ZZZ IRO
Rapportdatum	01-03-2004
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	
Conclusie rapport	Nr. 1635 betreft een groot bedrijfspand. In 1973 is de eerste vergunning gekregen voor een landbouwbedrijf. Hierna zijn nog een paar vergunningen verkregen waarbij het landbouwbedrijf veranderd is in een koelvrieshuis. Er is een plaats is om de heftrucks te laden en lossen. Mogelijk wordt hier het transportbedrijf mee bedoeld, want in de dossiers wordt verder niet naar die activiteit verwezen.

	Het betreft kleinschalig transport, het koelbedrijf is niet verdacht, het wordt niet zinvol geacht hier orienterend onderzoek te verrichten.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
631222 vriesinstallatie nsx: 0	Onbekend	1973	heden	IJweg 1635
6024 transportbedrijf nsx: 137	Onbekend	1983	1986	IJweg 1635

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0461003 YWG 1812"

Locatie	0461003 YWG 1812
Locatiecode	NZ039403113
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1812
Postcode	2151MR
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039402848

Onderzoeksbureau	Gemeente Haarlemmermeer
Rapportnummer	ZZZ IRO
Rapportdatum	01-03-2004
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	
Conclusie rapport	IJweg 1812 ligt samen met 1810 op een perceel. Op de locatie is een dubbel woonhuis aanwezig met enkele schuurtjes achter het woonhuis. Het is onduidelijk of er een tuin aanwezig is bij nummer 1812. Er is nog steeds een bedrijf van Clement aanwezig, dit betreft echter een huisdierenhandel (vogelkwekerij). Er is tevens een propaantank aanwezig. Gezien de kleinschaligheid van de locatie en de aard van de activiteiten (huisdierenhandel), is het transportbedrijf (indien bestaand) ook erg kleinschalig. Een orienterend onderzoek wordt niet zinvol geacht.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
6024 transportbedrijf nsx: 137	Onbekend	1966	1974	IJweg 1812

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Bedrijfsnaam	Gebruik	Vindplaats dossier	Straat	Nr.	Plaats
Controle-en Expeditiebedrijf E	6024 transportbedrijf nsx: 137		IJweg	1635	NIEUW VENNEP
H. van Elderen	631222 vriesinstallatie nsx: 0		IJweg	1635	NIEUW VENNEP
J.Clement	6024 transportbedrijf nsx: 137		IJweg	1812	NIEUW VENNEP

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

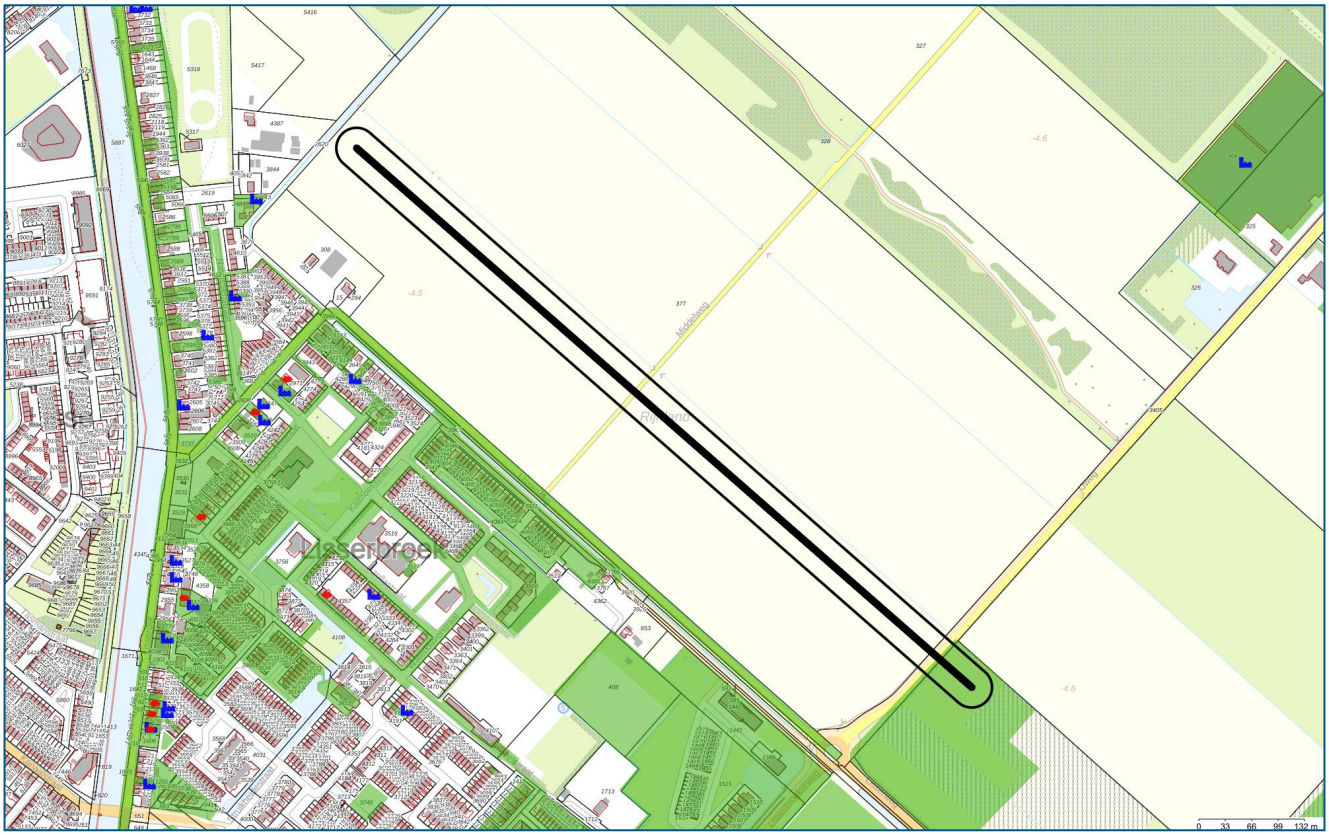
Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 09-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 99825 Y 474981 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	7
Tanks	8
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	9
Overzicht van Bodemlocaties	9
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	10
Tanks	11
Toelichting	12
Begrippenlijst	14
Disclaimer	16

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij ‘bodemlocatie’ het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0460001 IJWEG 1890"

Locatie	0460001 IJWEG 1890
Locatiecode	NZ039402638
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1890
Postcode	2165AS
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Nul- of Eindsituatieonderzoek
Rapportcode	NZ039404347
Onderzoeksbureau	Ghydos
Rapportnummer	X 1688jb
Rapportdatum	06-04-2001
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Achtergrondwaarde
Aanleiding voor het onderzoek	Nulsituatie
Conclusie rapport	Rapportdatum: 06-04-2001 Hypothese rapport onverdacht: niet verworpen zintuiglijke waarnemingen: zandig tot matig siltige klei. Bovengrond: PAK (>S) Ondergrond: geen verontreinigingen Grondwater: xylenen en naftaleen (>S) Asbest: niet onderzocht Bijzonderheden: Beoordelingsformulier: niet aanwezig Conclusie: geen bezwaren ten opzichte van het toekomstig gebruik (opvang vreemdelingen) Aanbevelingen:

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres

0113 fruitkwekerij/boomgaard nsx: 145	Onbekend	Onbekend	2001	IJweg 1890
34202 aanhangwagen- en opleggerfabriek nsx: 392,5	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1890

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0361023 Lisserbroek-noord"

Locatie	0361023 Lisserbroek-noord
Locatiecode	NZ039405478
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Lisserweg 595
Postcode	2165AS
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039414166
Onderzoeksbureau	Sweco
Rapportnummer	SWNL0259699
Rapportdatum	14-04-2020
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -

Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Twee verdachte locaties: Middelweg en voormalig pad en dam verdacht op bodemvreemde bijmengingen. Overig terrein onverdacht.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0361023 Lisserbroek-noord, onderzoek Milieuhygienisch vooronderzoek Lisserbroek Noord		Milieuhygienisch_vooronderzoek_Sweco_2020.pdf

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

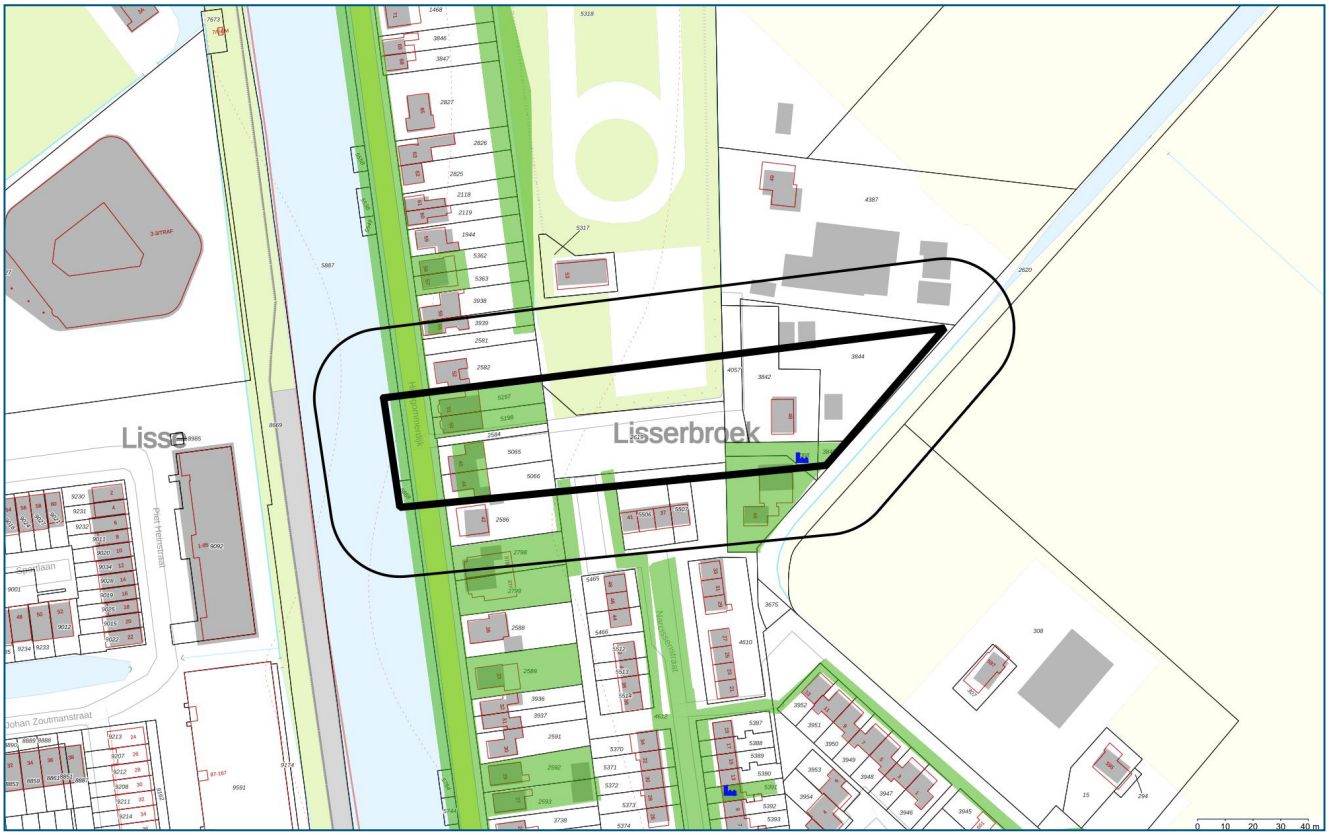
Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 09-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 99265 Y 475264 meter

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	19
Tanks	20
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	21
Overzicht van Bodemlocaties	21
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	28
Tanks	29
Toelichting	30
Begrippenlijst	32
Disclaimer	34

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij ‘bodemlocatie’ het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0361004 VALK EN BUTTER-SEGERS"

Locatie	0361004 VALK EN BUTTER-SEGERS
Locatiecode	NZ039400479
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 44
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039407927
Onderzoeksbureau	Lexmond Milieu-Adviezen
Rapportnummer	X 97.15893/PV
Rapportdatum	01-10-1997
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: oktober 1997 Hypothese: onverdacht wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: veenhoudend zand/zandhoudend veen Bovengrond: kwik, lood, zink, PAK > S; EOX > d Ondergrond: EOX > d Grondwater: arseen, chroom, kwik, nikkel, zink > S Asbest: nvt Bijzonderheden: - Beoordelingsformulier Gemeente wel aanwezig Conclusies: bovengrond en grondwater zijn licht verontreinigd, echter geschikt geacht voor beoogd gebruik. Aanbevelingen: Conclusies analyse:

	Conclusies prioriteit: Conclusies rapport: Conclusies vervolg: Conclusies zintuiglijk: Conclusies onderzoek: Kwaliteit onderzoek: > STREEFWAARDE Beoordeling onderzoek: BEOORDELING POSITIEF Overige opmerkingen: Locatiegegevens: 9802928

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 44

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Locatie "0361007 HOEKE EN STRUYK"

Locatie	0361007 HOEKE EN STRUYK
Locatiecode	NZ039400639
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 50 - 51
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039408262
Onderzoeksbureau	Tjaden
Rapportnummer	X M 99.1087/SG
Rapportdatum	19-03-1999
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>T/ <=S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: 19 maart 1999 Hypothese rapport: onverdacht wordt wel verworpen Zintuiglijke waarnemingen: puin; (opgebracht) humeus matig fijn zand in de bovengrond, met daaronder veen tot 2,5 m-mv, daaronder klei. Bovengrond: kwik, lood, PAK, minerale olie > S; zink > T; EOX > d Ondergrond: kwik, zink > S; EOX > d Grondwater: - Asbest: nvt Bijzonderheden: minerale olie in bovengrond kan gerelateerd worden aan humuszuren. Beoordelingsformulier Gemeente niet aanwezig Conclusies rapport: gemeten zinkgehalte geeft formeel aanleiding tot nader onderzoek. Advies, wanneer meer zekerheid gewenst is, is om grondmonsters van MM2 alle separaat te laten analyseren op het zinkgehalte. Aanbevelingen: Conclusies analyse: Conclusies prioriteit: Conclusies rapport:

	Conclusies vervolg: Conclusies zintuiglijk: Conclusies onderzoek: Kwaliteit onderzoek: > (S+I)/2 Beoordeling onderzoek: BEOORDELING POSITIEF Overige opmerkingen: Locatiegegevens: AANVULLEND ONDERZOEK

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 50

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Locatie "0361015 HILLEGOMMERDIJK 46"

Locatie	0361015 HILLEGOMMERDIJK 46
Locatiecode	NZ039403029
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 46
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039402709
Onderzoeksbureau	Gemeente Haarlemmermeer
Rapportnummer	ZZZ IRO
Rapportdatum	01-03-2004
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	
Conclusie rapport	Op de locatie is een woonhuis met tuin aanwezig. Het betreft twee aan elkaar gebouwde panden, waarvan de een zeker een woonhuis is en de ander mogelijk een woonhuis, mogelijk een schuur. Er is een grote (bosrijke) tuin rondom, slechts een klein gedeelte van het onbebouwde deel is verhard. De naastgelegen twee perceelnummers 4058 en 3843 (geen bebouwing) horen bij dezelfde eigenaar, deze horen waarschijnlijk bij de locatie. Uit MPM is gebleken dat het bedrijf in 1998 bleek te zijn verhuisd naar nummer 49. De schuur op nr. 46 wordt prive gebruikt door de eigenaren. Omdat geen verdere gegevens bekend zijn (ook geen milieudossier) van deze locatie lijkt onderzoek hier niet zinvol. Er wordt vanuit gegaan dat Hillegommerdijk 49, indien nodig, als aparte locatie meegnomen is in de screening.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
011213 bloembollen- en bloemknollenkwekerij nsx: 221	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 46

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0360023 Kabelvervanging OV Lisserbroek"

Locatie	0360023 Kabelvervanging OV Lisserbroek
Locatiecode	NZ039404135
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Diverse straten 999
Postcode	
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ016600009
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	19679
Rapportdatum	04-09-2012
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ -/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Rapportnaam: Indicatief bodemonderzoek trace openbare verlichting Lisserweg e.o. te Lisserbroek. Hypothese verdacht niet verworpen. Zintuiglijke waarnemingen: bovengrond in meerendeel van de boringen bijmenging met puin, baksteen, kolen, slakken, metaal, plastic en/of glas. Bovengrond: lood, cadmium, zink, PAK, PCB's en minerale olie >Aw. Ondergrond: niet onderzocht. Grondwater: niet onderzocht. Asbest: zintuiglijk aangetroffen in 1 boorgat (gat 6), analytisch gehalte 10 mg/kgds. Asbest ook aangetroffen in mengmonster van monsters rondom Lisserweg/Torkruidstraat, gehalte 200 mg/kgds. Conclusie rapport: nader onderzoek asbest uitvoeren ter plaatse van gat 6 en Lisserweg/Torkruidstraat. Memo gemeente: nader onderzoek asbest uitvoeren.

Type onderzoek	ASB - asbest onderzoek NEN 5707
Rapportcode	NZ016600021
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	19679
Rapportdatum	30-11-2012
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ -/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Vermoeden of melding verontreiniging
Conclusie rapport	Rapportnaam: Verkennend asbestonderzoek Lisserweg E.O. te Lisserbroek. Hypothese verdacht wordt verworpen. Zintuiglijke waarnemingen: baksteensporen. Asbest: in een enkel monster is een gehalte van 0.3 mg/kg ds aangetroffen. Bijzonderheden: de aangetoonde verontreinging uit het verkennend onderzoek is niet reproduceerbaar. Vermoedelijk betrof het een incidenteel stukje asbesthoudend materiaal. Conclusie rapport: resultaten geen aanleiding tot nader onderzoek en geen aanleiding tot nemen van bijzondere veiligheidsmaatregelen bij de uitvoering van de werkzaamheden aan kabels en leidingen. Opmerking gemeente: eens met conclusies adviesbureau.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Locatie "0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook"

Locatie	0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook
Locatiecode	NZ039405119
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Narcissenstraat 41 bij
Postcode	
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	ASB - asbest onderzoek NEN 5707
Rapportcode	NZ039412104
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	27701
Rapportdatum	29-08-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: bij groenwerkzaamheden aantreffen van asbestverdachte afscheiding die door werkzaamheden deels is beschadigd. Bovengrond NEN pakket: kwik, lood, zink en PAK > AW (industrie) Asbest grove fractie 98,95 mg/kgds (h) serpentijn fijne fractie 40 serpentijn totaal gehalte gewogen 140 mg/kgds (h)

Type onderzoek	Plan van aanpak (zorgplicht, geen saneringsplan)
Rapportcode	NZ039412057
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	27701
Rapportdatum	29-08-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Verwijderen asbesthoudende grond (ca 25 m³) en beschoeiing/afscheiding van asbesthoudende golfplaten Terugsaneerwaarde grond 0,0 mg/kgds Aanvullen met schoon zand Beoordeeld door OD NZKG (7-9-2017, zaaknummer 5467242).

Type onderzoek	Sanerings evaluatie
Rapportcode	NZ039412135
Onderzoeksbureau	Grondslag

Rapportnummer	27701
Rapportdatum	21-11-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Calamiteit
Conclusie rapport	Aanleiding: bij de aanleg van nieuwe boomvakken is een asbestverdachte beschoeiing/ erfafscheiding bestaande uit golfplaten aangetroffen, waarbij de golfplaten plaatselijk beschadigd zijn geraakt door freeswerk. In een plan van aanpak is beschreven hoe de verontreiniging ongedaan wordt gemaakt. De OD NZKG heeft op grond van artikel 27, lid 2 Wbb aanwijzingen gegeven voor de verwijdering (besluit z5467242). Uit het evaluatieverslag blijkt het volgende: - Over een lengte van ca. 16 meter is de grond tot een diepte van ca. 1 m-mv ontgraven en afgevoerd naar Afvalzorg in Nauerna. - Er is 22,16 ton (ca. 14 m3) grond afgevoerd. Daarnaast is 2,82 ton asbesthoudend materiaal verwijderd en afgevoerd (NB: hier was ook asbesthoudend materiaal van andere locaties bij). - De ontgraving is aangevuld met 33,54 ton schone tuinaarde. Conclusie: de verontreiniging is volledig verwijderd. De sanering is uitgevoerd conform artikel 13 Wbb. Beoordeling OD NZKG (05-12-2017, zaaknummer 6563322).

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
Aanw. Nwe verontreiniging	z5467242		05-09-2017
Instemmen uitgevoerde sanering	z6563322		28-11-2017

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Naam locatie	0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook
Contourcode	NZ039400497
Contourtype	Grond
Gerealiseerd volume gesaneerd grondwater	0
Gerealiseerd volume gesaneerde grond	14
Bovenkant	0
Onderkant	1
Werkelijke saneringsmethode bovengrond	Volledig verwijderen, aanvulgrond Maximale Waarde
Werkelijke saneringsmethode	

ondergrond	stabiel, geen restver./zorg, wel mon (1)
Einddatum sanering	28-09-2017
Opmerkingen	Verwijderen van een nieuw geval van bodemverontreiniging met asbest. De met asbest verontreinigde grond en asbesthoudende golfplaten zijn afgevoerd. De putbodem en -wanden van de ontgraving zijn na de werkzaamheden niet meer verontreinigd met asbest (analytisch: 0,0 mg/kg ds). De ontgraving is aangevuld met schone tuinaarde.

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook , onderzoek plan van aanpak sanering asbesthoudende beschoeiing/erfafscheiding		Narcissenstraat_41_PvA_sanering_asbest_groenstrook.pdf
0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook , onderzoek Verkennend onderzoek asbest NEN 5740 ASB1	27701 nabij Narcissenstraat 41	27701 nabij Narcissenstraat 41

Locatie "0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW"

Locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Locatiecode	NZ039405329
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403519
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 21
Postcode	2165AM
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039413070
Onderzoeksbureau	Sweco
Rapportnummer	362604
Rapportdatum	26-02-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ >I/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch

Conclusie rapport	Zintuiglijke waarnemingen: tot circa 0,9 m -mv (einde boordiepte) is een puinhoudende laag aanwezig bestaande uit slakken, beton, baksteen en asfalt In één asbestgat is in de puinhoudende laag van 0,0-0,25 m -mv een sterke verontreiniging met asbest gemeten. Dit gehalte wordt veroorzaakt door een stukje hechtgebonden asbesthoudend materiaal van 47,9 gram. In de onderliggende laag van 0,25-0,50 m -mv is een gehalte van 4,5 mg/kg asbest gemeten. Grond (0,0-0,5): minerale olie > AW

Type onderzoek	Sanerings evaluatie
Rapportcode	NZ039413567
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26984
Rapportdatum	24-01-2020
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	126 ton grond afgevoerd en 96 M3 erosieklei in kleikist dijk aangevoerd

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NEN 5740
Rapportcode	NZ039413233
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26894
Rapportdatum	26-04-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >I/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: voorgenomen reconstructie van de berm en het trottoir. In samenwerking met Hoogheemraadschap van Rijnland wordt in de dijk aan de westelijke zijde plaatselijk een kleikist ingegraven (ter plaatse van de aanlegplaatsen/ parkeervakken). Tevens worden de parkeervakken opnieuw aangelegd. Het trottoir wordt herbestraat en de rijbaan (asfalt) worden tevens aangepast. Tracé van de Hillegommerdijk en Lisserdijk vanaf de Lisserdijk 525 tot de Hillegommerdijk 96 (circa 1.200 meter). Tevens wordt de fundatie van de rijbaan van de Hillegommerdijk gelegen tussen de Hillegommerdijk 96 en 87 onderzocht. Bodemopbouw trottoir In het trottoir is onder de tegelverharding is tot een diepte van ca. 1,2 m -mv zand aangetroffen. Hieronder (boring 13) is veen aangetroffen tot minimaal 1,8 m -mv. Bodemopbouw westelijke berm Ter plaatse van de westelijke berm is voornamelijk in de bovengrond een fundatielaag aangetroffen met een afwisselende samenstelling (slakken, mengeling van beton/baksteen/zand of menggranulaat). Daar waar geen fundatielaag aanwezig is bestaat de bovengrond uit zand of klei. De ondergrond (tot minimaal 1,0 m-mv) bestaat afwisselend uit zand, klei of plaatselijk fundatiemateriaal c.q. puin. Vermoedelijk toegepast tbv dijkversteviging. Zintuiglijk: In de oostelijke en westelijke berm is in praktisch alle boringen bijmenging waargenomen aan baksteen, beton en/of aardewerk. De bijmenging is voornamelijk in zwak tot plaatselijk matig. Ter plaatse van boring 39 is onder de verhardingslaag

	vanaf 0,4 tot 0,9 m -mv tevens bijmenging aan afval waargenomen. In boring 21 is in de ondergrond vanaf 0,8 tot 1,1 m-mv een matige bijmenging aan slib waargenomen. In boring 52 (thv Lisserdijk 545) vanaf 0,6 m -mv een matige olie-waterreactie waargenomen, die kan duiden op een brandstofverontreiniging (vermoedelijk restverontreiniging afkomstig van de percelen Lisserdijk 544-546). In boring 02, is met het doorboren van de fundatielaag middels een slagguts, op circa 1,5 m- mv een olie-waterreactie waargenomen. Ter plaatse van de toekomstige kleikist, ter hoogte van Hillegommerdijk 89, is in boring/peilbuis 202/202A een brandstofgeur waargenomen vanaf 0,6 tot 1,5 m-mv. Oostelijke (onverharde) berm bovengrond, zand: min. olie en PAK > Aw Trottoir bovengrond, zand: plaatselijk PCB > Aw Westelijke berm bovengrond zand/klei: Hg, Pb, min. olie, ba, Hg, Zn, PAK, PCB > Aw ondergrond, klei: min. olie, PAK, Cu, Hg, Zn, Pb, Ba, PCB > Aw, plaatselijk PAK & zink (veen) > T 102 (0,65 - 0,85 m -mv) min. olie >T toekomstige kleikist to Hillegommerdijk 98 klei (0,4 1 m -mv): PAK > Aw klei (slibhoudend, 0,6 - 0,8 m -mv): PAK > I & Co, Hg, Pb, Zn, min. olie en PCB > Aw grond/zand (brandstofgeur, 0,8 - 1,5 m -mv): min. olie > T & Co, Ni, Zn, PAK > Aw veen: Hg, Mo, min. olie, PAK > Aw grind/zand (203, 0,6 - 1,1 m -mv, zwakke carbogeur): min. olie, PAK > Aw grind/zand (204, 0,6 - 1,1 m -mv, zwakke carbogeur): min. olie, PAK > I Uit analyseresultaten blijkt dat ter plaatse van de toekomstige kleikist PFOS (0,76 ug/kg, gecorrigeerd 2,1 ug/kg) en PFOA (0,5 ug/kg, gecorrigeerd 0,5 ug/kg)) is aangetoond. grondwater 14: niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters 41: Mo, benzeen, xylenen > S 202A: Ba > S, div. ind. PAK > T, som PAK incl. div ind. PAK > I Asbest: visueel geen asbestverdacht materiaal waargenomen, analytisch niet aangetoond. Nav aantreffen asbest Sweco (2019, 160 mg/kg ds) NO uitgevoerd; analytisch niets aangetoond OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 24-07-2019, z9031758

Type onderzoek	Saneringsplan
Rapportcode	NZ039413453
Onderzoeksbureau	Grondstroom BV
Rapportnummer	z9258927
Rapportdatum	30-10-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	1) Tijdens het graven is geconstateerd dat met bakbreedte van 0,5 m gegraven wordt. SP gaf aan 0,3 m. 2) Tijdens het graven is geconstateerd dat de veenlaag onder de sterk verontreinigde laag niet apart ontgraven kon worden: derhalve ook afgevoerd als sterk

	verontreinigd. 3) Tijdens het graven is geconstateerd dat over een grotere lengte naar het noorden sprake is van bijmenging + teerachtige substantie. Deze is ook afgevoerd. Van de laatste vracht is nog geen weegbon, maar er is ca 125-130 ton afgevoerd. De ontgravingstekening is vanuit de sanering gewijzigd en bijgevoegd als schets. Bovenstaand is tijdens de constatering gecommuniceerd met Vincent Vrolijk en akkoord bevonden. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 13-11-2019, z9258927

Type onderzoek	Saneringsplan
Rapportcode	NZ039413235
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26894
Rapportdatum	19-06-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: de geplande werkzaamheden voor de aanleg van een kleikist in de Hillegommerdijk ter hoogte van huisnummer 89 te Lisserbroek. De aanleiding voor het opstellen van het deelsaneringsplan wordt gevormd door de op locatie aangetoonde sterke bodemverontreiniging met PAK in grond en grondwater. Tussen de rijbaan en de ringvaart zal een kleikist worden ingegraven tot ca. 2,0 à 2,5 m-mv. In verband met de aangetoonde sterke bodemverontreiniging in de ondergrond zijn saneringsmaatregelen benodigd. kadastraal bekend als gemeente Haarlemmermeer, sectie F, nummer 5340 (openbare weg, eigenaar gemeente Haarlemmermeer) VO-situatie Grond. Uit de analyses blijkt dat 204 (bodemtraject 0,6 - 1,2 m -mv) sterk verontreinigd is met minerale olie en PAK. Afperking verontreiniging op basis van zintuiglijke waarnemingen en geen boringen kunnen verrichten in verband met kabels/leidingen/asfaltverharding. Omvang van de sterke verontreiniging met PAK geschat op circa 90 m^3 (35 m^1 lengte x 2,8 m^1 breed x 0,9 m^1 laagdikte). Er is sprake van een ‘geval van ernstige bodemverontreiniging’. Grondwater. Het grondwater ter plaatse van peilbuis 202A (filter 1,2-2,2 m-mv) is sterk verontreinigd met diverse individuele PAK-verbindingen waaronder benzo(a)pyreen en chryseen. Aangenomen dat ten aanzien van het grondwater de omvang van de verontreiniging in grondwater zich beperkt tot de omvang van de grondverontreiniging (circa 90 m^3). Geen nieuw geval, zorgplicht is niet van toepassing. Sanscrit-toetsing (gebruiksfunctie industrie/overig groen) geeft geen onaanvaardbare risico's. Sanering is dan ook niet spoedeisend. Ter plaatse van de aan te leggen zullen de ontgravingswerkzaamheden tot maximaal 2,5 m -mv reiken over een breedte van ca. 50 cm. De totale lengte bedraagt ca. 45 meter. De kleikist wordt in stroken aangelegd van elk maximaal 2,5 tot 3,0 meter lengte. Saneringsdoelstelling Het uitvoeren van de civieltechnische werkzaamheden waarbij de verontreinigingssituatie zo min mogelijk wordt gewijzigd.

	Werkwijze - Het ontgraven van de licht verontreinigde bovengrond en naast de locatie in depot plaatsen; - Het ontgraven van de sterk verontreinigde ondergrond (klei/zand/grind) met bijmenging en carbolineumgeur. De uitkomende verontreinigde grond wordt in een vloeistofdichte container geplaatst naast de locatie. - Het ontgraven van de diepe gelegen licht verontreinigde venige ondergrond. De uitkomende venige grond wordt in een (aparte) vloeistofdichte container geplaatst naast de locatie. - De ontgraving wordt direct aangevuld met schone klei voorzien van een kwaliteitscertificaat. - De bovengrond wordt deels teruggeplaatst in oorspronkelijk profiel en deels hergebruikt elders binnen het reconstructie project op de Hillegommerdijk. - De bovenstaande ontgraving wordt uitgevoerd in een maximale lengte van 2,5 tot 3,0 meter per keer. - Per container wordt een mengmonster geanalyseerd op een standaard NEN-pakket. Op basis van de analyseresultaten kan de grond worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Afhankelijk van de acceptatieeisen kan worden gekozen om de uitkomende sterk verontreinigde grond niet te bemonsteren voor aan analyse, maar direct af te voeren naar een erkende reiniger - uitvoering in den natte; - uitvoering conform Kwalibo; - na afronding evaluatierapport. grondbalans: 0 - 0,6 m -mv, zand/klei, klasse industrie, omvang 14 m³ (vaste kuub) 0,6 - 1,5 m -mv, klei/grind/zand, niet toepasbaar, omvang 13 m³ (vaste kuub) 0,6 - 1,5 m -mv, klei, deels puin, klasse industrie, omvang 8 m³ (vaste kuub) 1,5 - 2,5 m -mv, klasse industrie, omvang 23 m³ (vaste kuub) Conclusies: Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
besch. ernstig, niet urgent	z9031758		06-08-2019
Instemmen afwijken SP	z9258927		13-11-2019
Instemmen met SP	z9031758	Civieltechnisch deelsp - aanbrengen kleikist thv huisnr. 89	06-08-2019

Verontreinigingscontouren

Naam locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Contourcode	NZ039401067
Contourtype	Grondwater

Bovenkant	1,2
Onderkant	2,2

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	2,50	µg/l

Naam locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Contourcode	NZ039401066
Contourtype	Grond
Bovenkant	0,6
Onderkant	1,1

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
minerale olie	2000	mg/kg
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	400	mg/kg

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW, onderzoek verkennend- en nader bodemonderzoek inclusief asbestonderzoek aan de Hillegommerdijk/Lisserbroek		Verkennend-_en_nader_bodemonderzoek_inclusief_asbestonderzoek_aan_de_Hillegommer.pdf

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Bedrijfsnaam	Gebruik	Vindplaats dossier	Straat	Nr.	Plaats
Clemens L.P.F.	011213 bloembollen- en bloemknollenkwekerij nsx: 221		Hillegommerdijk	46	LISSERBROEK

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0361020 Hillegommerdijk 37"

Locatie	0361020 Hillegommerdijk 37
Locatiecode	NZ039403802
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 37
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NEN 5740
Rapportcode	NZ039403035
Onderzoeksbureau	Terrascan
Rapportnummer	T.09.5690
Rapportdatum	16-10-2009
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportnaam: Verkennend bodemonderzoek 'Hillegommerdijk 37' te Lisserbroek Hypothese onverdacht. Zintuiglijke waarnemingen: in boven- en ondergrond puinfracties Bovengrond klei: kwik, lood, zink en PAK > AW. Bovengrond puinhoudend zand: PAK > AW. Puinhoudende klei (0,0 - 2,0 m -mv): lood, zink en PAK > AW. Grondwater: barium, benzeen en xylenen > S; naftaleen < d Asbest: zintuiglijk op of in de bodem geen asbestverdacht materiaal waargenomen. Rapport ingediend bij bouwvergunning, maar aanvraag ingetrokken. Niet beoordeeld.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0361021 Drukriool Hillegommerdijk"

Locatie	0361021 Drukriool Hillegommerdijk
Locatiecode	NZ039404836
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 55 - 80
Postcode	
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039411846
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >S/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Plaatselijk PAK>I en plaatselijk asbest >I; tbv werkzaamheden indienen BUS meldingen Onderzoek tpv pompputten drukriool ivm werkzaamheden. Zintuiglijk: tpv boring 02 (achter huisnummer 72) veel asbestverdacht materiaal; boringen 03 en 04 zwak baksteen Bovengrond 01: barium, kwik, lood, zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 02: asbest > I; zink > T; barium, cadmium, kwik, lood, PAK en PCB > AW (NT, 3T) Bovengrond 03: zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 04: PAK >I; kwik, lood, zink en minerale olie > AW (wonen, geen veiligheidsklasse)

	Grondwater: barium > S Bijzonderheden: bij alle boringen zijn asbestgaten gegraven. Asbest: asbestgat 02 indicatief > I; aanvullend asbestonderzoek NEN 5707: asbestgat 06 asbest>I Conclusies: Bij werkzaamheden bij boringen 02 en 04 indienen BUS-melding. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039411779
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >S/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Plaatselijk PAK>I en plaatselijk asbest >I; tbv werkzaamheden indienen BUS meldingen Onderzoek tpv pompputten drukriool ivm werkzaamheden. Zintuiglijk: tpv boring 02 (achter huisnummer 72) veel asbestverdacht materiaal; boringen 03 en 04 zwak baksteen Bovengrond 01: barium, kwik, lood, zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 02: asbest > I; zink > T; barium, cadmium, kwik, lood, PAK en PCB > AW (NT, 3T) Bovengrond 03: zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 04: PAK >I; kwik, lood, zink en minerale olie > AW (wonen, geen veiligheidsklasse) Grondwater: barium > S Bijzonderheden: bij alle boringen zijn asbestgaten gegraven. Asbest: asbestgat 02 indicatief > I; aanvullend asbestonderzoek NEN 5707: asbestgat 06 asbest>I Conclusies: Bij werkzaamheden bij boringen 02 en 04 indienen BUS-melding. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "Hillegommerdijk tussen 52 en 55"

Locatie	Hillegommerdijk tussen 52 en 55
Locatiecode	NZ039404859
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403070
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 54
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Provincie Noord-Holland

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Meldingsformulier BUS evaluatieverslag
Rapportcode	NZ039412358
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	-
Rapportdatum	14-12-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	eva ok

Type onderzoek	Verkennend bodemonderzoek NEN 5740 en Verkennend asbestonderzoek NEN 5707
Rapportcode	NZ039411842
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch

Conclusie rapport	Hier wordt alleen boring 4 besproken. De andere boringen zijn op andere adressen gezet. Zintuiglijk: Zand, zwak baksteenhoudend. Bovengrond: >Aw: Hg, Pb, Zn, minerale olie T: - I: PAK Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: Niet onderzocht Asbest: zintuiglijk niet aangetoond. Conclusies: BUS-melding Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 02-03-2017, z3241037 Al ingevoerd op locatie bevoged gezag NZ039404836. Aanleiding: Zintuiglijk: Bovengrond: >AwTI Ondergrond: >AwTI Grondwater: >STI Asbest: zintuiglijk/analytisch niet aangetoond. Conclusies: Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Type onderzoek	Meldingsformulier BUS saneringsplan
Rapportcode	NZ039411843
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	-
Rapportdatum	28-02-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Zaak: 3241037 Aanleiding: Civieltechnisch Oppervlakte: 2 m2 Maximale werkdiepte: 0,6 m –mv. Ontgraven grond: 1 m3 Terug te plaatsen grond: 1 m3

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
BUS-melding correct aangeleverd	z3241037		02-03-2017
Instemmen uitgevoerde sanering	z6818382		04-04-2018

Verontreinigingscontouren

Naam locatie	Hillegommerdijk tussen 52 en 55
Contourcode	NZ039400717
Contourtype	Grond
Bovenkant	0
Onderkant	0,5

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	94	mg/kg

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0361023 Lisserbroek-noord"

Locatie	0361023 Lisserbroek-noord
Locatiecode	NZ039405478
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Lisserweg 595
Postcode	2165AS
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039414166
Onderzoeksbureau	Sweco
Rapportnummer	SWNL0259699
Rapportdatum	14-04-2020

Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Twee verdachte locaties: Middelweg en voormalig pad en dam verdacht op bodemvreemde bijmengingen. Overig terrein onverdacht.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0361023 Lisserbroek-noord, onderzoek Milieuhygienisch vooronderzoek Lisserbroek Noord		Milieuhygienisch_vooronderzoek_Sweco_2020.pdf

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

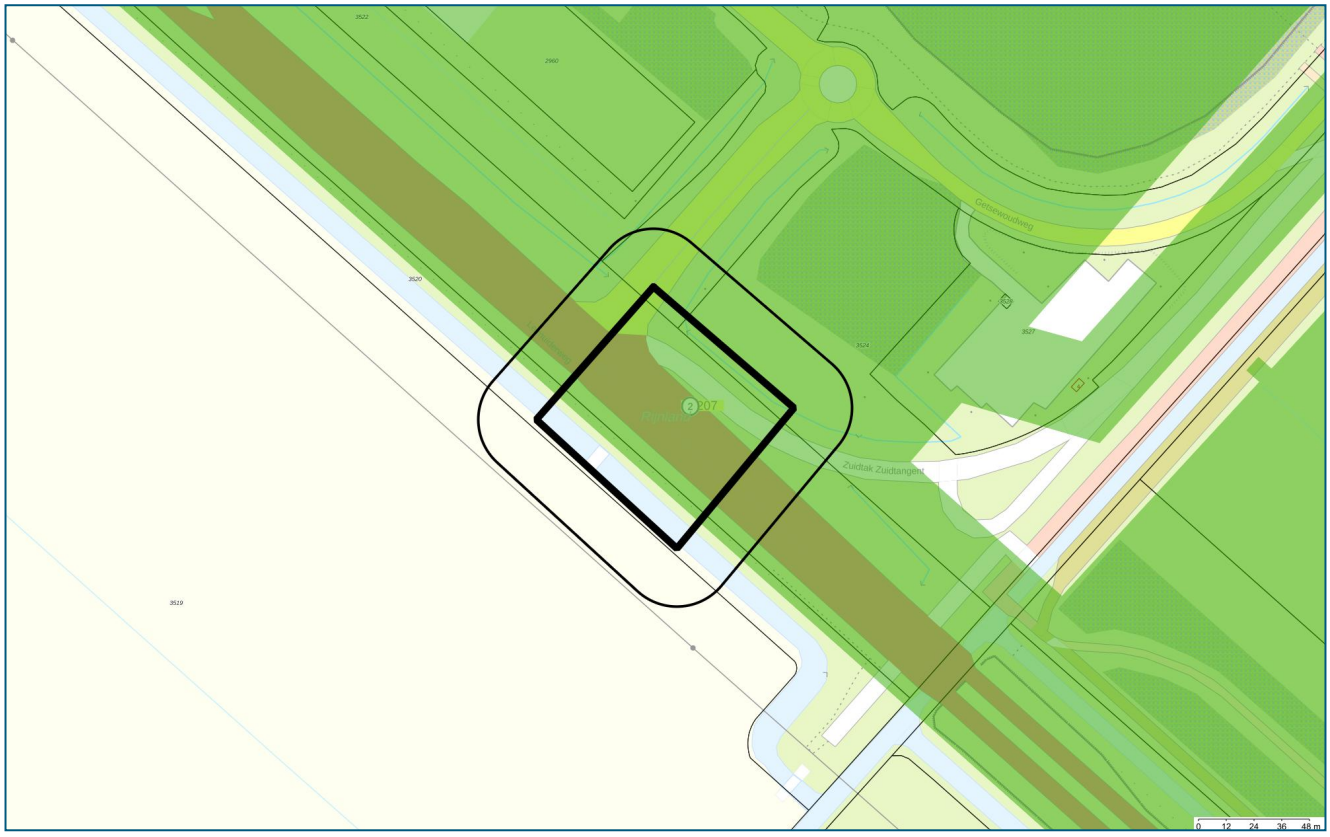
Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 09-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 101500 Y 474909 meter

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	9
Tanks	10
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	11
Overzicht van Bodemlocaties	11
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	13
Tanks	14
Toelichting	15
Begrippenlijst	17
Disclaimer	19

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij ‘bodemlocatie’ het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0561002 J. BOS"

Locatie	0561002 J. BOS
Locatiecode	NZ039402415
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1762
Postcode	2151MP
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039408683
Onderzoeksbureau	Grontmij
Rapportnummer	X 93/6975
Rapportdatum	01-05-1993
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >T/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Rapportdatum: mei 1993 Hypothese rapport verdacht: wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: boring 1: puinresten Bovengrond: pesticiden >A Ondergrond: geen verhogingen Slibmonsters: minerale olie >A-B Grondwater: benzeen, tolueen, ethylbenzeen >B, xyleen en minerale olie >C Conclusies: (rapport): relatief omvangrijke sanering uitvoeren. Oorzaak verontreiniging onbekend daarom nader onderzoek uitvoeren naar de bron. Beoordelingsformulier niet aanwezig

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039408682
Onderzoeksbureau	Omegam
Rapportnummer	X 11018566
Rapportdatum	19-04-1994

Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >I/ Industrie
Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Rapportdatum: 19-4-1994 Hypothese rapport verdacht: wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: olievlekken in de sloot Slibmengemonster: minerale olie >11A, PAK >3A Bovengrond: geen verhogingen Ondergrond: geen verhogingen Grondwater: (in eerste instantie: minerale olie (ftalaten) >B) geen verhogingen Conclusies: grondwater verontreiniging met mo door ftalaten (weekmakers uit plastics), na herbemonstering geen verhogingen meer. Herkomst ftalaten onbekend. Slibmengmonsterverontreiniging door recente huisbrandolie en stookolie verontreiniging. Het terrein is niet verontreinigd, er is geen risico voor mens of het milieu. Het terrein is geschikt voor alle doeleinden. Beoordelingsformulier niet aanwezig

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039408681
Onderzoeksbureau	Tjaden
Rapportnummer	X M24.254/rd
Rapportdatum	22-07-1993
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ >T/ -
Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Rapportdatum:22-7-1993 Hypothese rapport verdacht: wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: nvt Bovengrond: nvt Ondergrond: nvt Grondwater: xylenen >B, overige aromate (niet gespecificeerd) >A Conclusies: nader onderzoek om de bron te achterhalen van de verontreiniging met aromaten. Minerale olie is niet verhoogd aangetroffen Beoordelingsformulier niet aanwezig

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1762

nsx:				
631302 hbo-tank (bovengronds) nsx: 99,5	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1762

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0659004 N207 Leimuiden-Hillegom"

Locatie	0659004 N207 Leimuiden-Hillegom
Locatiecode	NZ039403864
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Leimuiderweg 1 - 100
Postcode	
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	brf (briefrapport)
Rapportcode	NZ039405441
Onderzoeksbureau	Provinciale Waterstaat Noord Holland
Rapportnummer	X 92085
Rapportdatum	01-12-1992
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ -/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch

Conclusie rapport	Rapportdatum: dec-92 Hypothese rapport onverdacht: niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: geen Bovengrond: geen verontreinigingen Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: niet onderzocht Bijzonderheden: - Beoordelingsformulier: niet aanwezig Conclusies: er zijn geen verontreinigingen aangetoond. Derhalve bestaat er geen vergunningsverplichting voor de vrijkomende grond in het kader van de afvalstoffenwet.

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NEN 5740
Rapportcode	NZ039405440
Onderzoeksbureau	BK Ingenieurs
Rapportnummer	20091425BO
Rapportdatum	23-12-2010
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	polderweg Rapportnaam: Verkennend (water)bodemonderzoek verbreding N207 te Haarlemmermeer. Ter plaatse van de toekomstige watergangen is onderzoek uitgevoerd gebaseerd op de strategie onverdacht uit de norm voor verkennend bodemonderzoek (NEN 5740; NNI, januari 2009). Ter plaatse van de bekledingsgronden en de bermen is indicatief onderzoek uitgevoerd om te bepalen of de grond kan worden hergebruikt in het werk. Het slib in de te dempen sloten is onderzocht volgens de strategie ‘overig water, lintvormig’ uit de norm voor verkennend waterbodemonderzoek (NEN 5720; NNI, november 2009). Toekomstige watergangen •In de opgeboorde grond zijn zintuiglijk geen verontreinigingen aangetroffen; •In de bovengrond (0,0-0,5 m -mv) zijn plaatselijk lichte verontreinigingen aangetroffen; •In de ondergrond (1,5-3,0 m -mv) zijn geen verontreinigingen aangetroffen; •In het grondwater zijn zink, diverse aromaten en vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen aangetoond. •Op basis van een indicatieve toetsing betreft de licht verontreinigde grond, industriegrond. Bekledingsgrond •In de grond (0,0-1,0 m –mv) zijn geen verontreinigingen aangetroffen met de onderzochte stoffen. •Op basis van een indicatieve toetsing betreft de grond, achtergrondwaardegrond. Bermen •In de grond (0,0-1,0 -mv) zijn plaatselijk lichte verontreinigingen met lood, zink, PAK of PCB aangetroffen.

	•Op basis van een indicatieve toetsing betreft de licht verontreinigde grond industriegrond. Watergangen •Het slib in de watergangen is verspreidbaar over aangrenzend perceel. Zintuiglijk is geen asbest aangetroffen op het maaiveld en in de bodem. Memo (d.d. 25-1-2011): op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de bestemmingswijziging, verbreding van de N207.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Leimuiderweg 1

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0662013 Zuidtangent Zuidtak Cluster3"

Locatie	0662013 Zuidtangent Zuidtak Cluster3
Locatiecode	NZ039401368
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403611
Straatnaam/huisnummer	Getsewoudweg 2 - 6
Postcode	2151MS
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039406126
Onderzoeksbureau	Royal Haskoning
Rapportnummer	XY 43251
Rapportdatum	15-11-2001
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Rapportdatum: 31 oktober 2001 hypothese onverdacht niet verworpen. Bovengrond: partijdelen 1,2,4 zijn categorie1, 3 is schone grond en 5 is MVR-grond. Ondergrond: partijdelen 6,7,8 (0.5-1.5 m-mv) zijn schoon 9 is MVR-grond Grondwater: niet verontreinigd. Bijzonderheden: slechts geringe verontreiniging. Cat 1. grond mag niet worden vermengd met onderliggende laag, bovendien is er een meldingsplicht van kracht voor wanneer deze zal worden gebruikt in opppervlakte water. Beoordelingsformulier niet aanwezig.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Getsewoudweg 2

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
OO uitvoeren	z9704641	WaBo-bodemadvies	13-07-2020

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

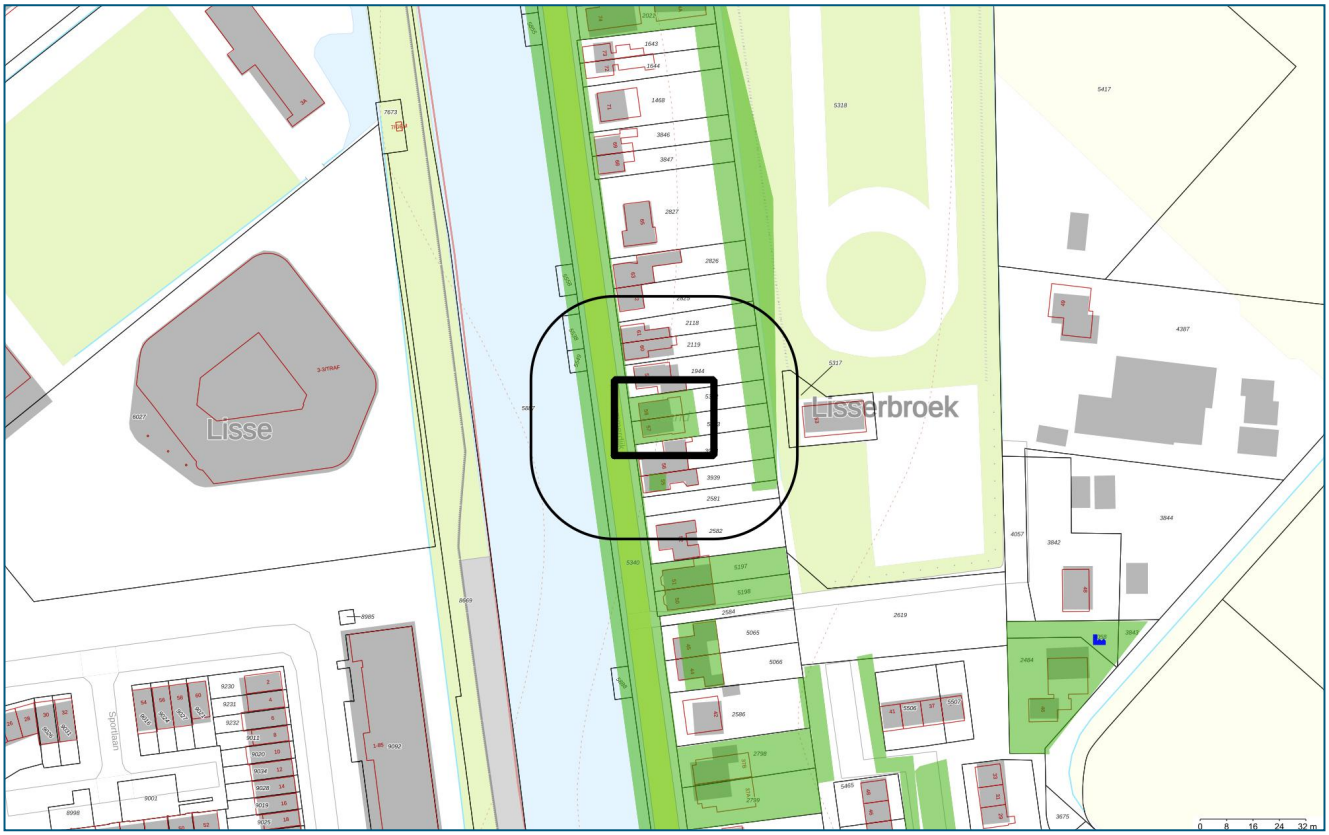
Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 11-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 99192 Y 475318 meter

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	11
Tanks	12
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	13
Overzicht van Bodemlocaties	13
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	17
Tanks	18
Toelichting	19
Begrippenlijst	21
Disclaimer	23

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij 'bodemlocatie' het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0361005 RIP H.J."

Locatie	0361005 RIP H.J.
Locatiecode	NZ039401883
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 57 - 58
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039401613
Onderzoeksbureau	Lexmond Milieu-Adviezen
Rapportnummer	X Z 98.17577
Rapportdatum	01-07-1998
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >S/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: juli 1998 Hypothese verdacht wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: puin, kool; tot ca. 0,8 m-mv zand, daaronder veen tot einddiepte (3,0 m-mv) Bovengrond: PAK > I, na nadere analyse: losse monsters: PAK > S; koper, kwik, lood, zink, minerale olie > S Ondergrond: - Grondwater: arseen, chroom > S Bijzonderheden: PAK-verontreiniging waarschijnlijk gekoppeld aan bodemvreemd materiaal, niet mobiel. Beoordelingsformulier gemeente wel aanwezig Conclusies: bovengrond en grondwater zijn licht verontreinigd. Niettemin wordt de grond geschikt geacht voor genoemd bouwplan.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
631234 kolenopslagplaats (berging) nsx: 52	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 57
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 57

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW"

Locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Locatiecode	NZ039405329
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403519
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 21
Postcode	2165AM
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039413070
Onderzoeksbureau	Sweco
Rapportnummer	362604
Rapportdatum	26-02-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ >I/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Zintuiglijke waarnemingen: tot circa 0,9 m -mv (einde boordiepte) is een puinhoudende laag aanwezig bestaande uit slakken, beton, baksteen en asfalt In één asbestgat is in de puinhoudende laag van 0,0-0,25 m -mv een sterke verontreiniging met asbest gemeten. Dit gehalte wordt veroorzaakt door een stukje hechtgebonden asbesthoudend materiaal van 47,9 gram.

	In de onderliggende laag van 0,25-0,50 m -mv is een gehalte van 4,5 mg/kg asbest gemeten. Grond (0,0-0,5): minerale olie > AW

Type onderzoek	Sanerings evaluatie
Rapportcode	NZ039413567
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26984
Rapportdatum	24-01-2020
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	126 ton grond afgevoerd en 96 M3 erosieklei in kleikist dijk aangevoerd

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NEN 5740
Rapportcode	NZ039413233
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26894
Rapportdatum	26-04-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >I/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: voorgenomen reconstructie van de berm en het trottoir. In samenwerking met Hoogheemraadschap van Rijnland wordt in de dijk aan de westelijke zijde plaatselijk een kleikist ingegraven (ter plaatse van de aanlegplaatsen/ parkeervakken). Tevens worden de parkeervakken opnieuw aangelegd. Het trottoir wordt herbestraat en de rijbaan (asfalt) worden tevens aangepast. Tracé van de Hillegommerdijk en Lisserdijk vanaf de Lisserdijk 525 tot de Hillegommerdijk 96 (circa 1.200 meter). Tevens wordt de fundatie van de rijbaan van de Hillegommerdijk gelegen tussen de Hillegommerdijk 96 en 87 onderzocht. Bodemopbouw trottoir In het trottoir is onder de tegelverharding is tot een diepte van ca. 1,2 m -mv zand aangetroffen. Hieronder (boring 13) is veen aangetroffen tot minimaal 1,8 m -mv. Bodemopbouw westelijke berm Ter plaatse van de westelijke berm is voornamelijk in de bovengrond een fundatielaag aangetroffen met een afwisselende samenstelling (slakken, mengeling van beton/baksteen/zand of menggranulaat). Daar waar geen fundatielaag aanwezig is bestaat de bovengrond uit zand of klei. De ondergrond (tot minimaal 1,0 m-mv) bestaat afwisselend uit zand, klei of plaatselijk fundatiemateriaal c.q. puin. Vermoedelijk toegepast tbv dijkversteviging. Zintuiglijk: In de oostelijke en westelijke berm is in praktisch alle boringen bijmenging waargenomen aan baksteen, beton en/of aardewerk. De bijmenging is voornamelijk in zwak tot plaatselijk matig. Ter plaatse van boring 39 is onder de verhardingslaag vanaf 0,4 tot 0,9 m -mv tevens bijmenging aan afval waargenomen. In boring 21 is in de ondergrond vanaf 0,8 tot 1,1 m-mv een matige bijmenging aan slib waargenomen. In boring 52 (thv Lisserdijk 545) vanaf 0,6 m -mv een matige olie-waterreactie waargenomen, die kan duiden op een brandstofverontreiniging (vermoedelijk restverontreiniging afkomstig van de percelen Lisserdijk 544-546). In boring 02, is met het doorboren van de fundatielaag middels een slagguts, op circa

	1,5 m- mv een olie-waterreactie waargenomen. Ter plaatse van de toekomstige kleikist, ter hoogte van Hillegommerdijk 89, is in boring/peilbuis 202/202A een brandstofgeur waargenomen vanaf 0,6 tot 1,5 m-mv. Oostelijke (onverharde) berm bovengrond, zand: min. olie en PAK > Aw Trottoir bovengrond, zand: plaatselijk PCB > Aw Westelijke berm bovengrond zand/klei: Hg, Pb, min. olie, ba, Hg, Zn, PAK, PCB > Aw ondergrond, klei: min. olie, PAK, Cu, Hg, Zn, Pb, Ba, PCB > Aw, plaatselijk PAK & zink (veen) > T 102 (0,65 - 0,85 m -mv) min. olie >T toekomstige kleikist to Hillegommerdijk 98 klei (0,4 1 m -mv): PAK > Aw klei (slibhoudend, 0,6 - 0,8 m -mv): PAK > I & Co, Hg, Pb, Zn, min. olie en PCB > Aw grond/zand (brandstofgeur, 0,8 - 1,5 m -mv): min. olie > T & Co, Ni, Zn, PAK > Aw veen: Hg, Mo, min. olie, PAK > Aw grind/zand (203, 0,6 - 1,1 m -mv, zwakke carbogeur): min. olie, PAK > Aw grind/zand (204, 0,6 - 1,1 m -mv, zwakke carbogeur): min. olie, PAK > I Uit analyseresultaten blijkt dat ter plaatse van de toekomstige kleikist PFOS (0,76 ug/kg, gecorrigeerd 2,1 ug/kg) en PFOA (0,5 ug/kg, gecorrigeerd 0,5 ug/kg)) is aangetoond. grondwater 14: niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters 41: Mo, benzeen, xylenen > S 202A: Ba > S, div. ind. PAK > T, som PAK incl. div ind. PAK > I Asbest: visueel geen asbestverdacht materiaal waargenomen, analytisch niet aangetoond. Nav aantreffen asbest Sweco (2019, 160 mg/kg ds) NO uitgevoerd; analytisch niets aangetoond OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 24-07-2019, z9031758

Type onderzoek	Saneringsplan
Rapportcode	NZ039413453
Onderzoeksbureau	Grondstroom BV
Rapportnummer	z9258927
Rapportdatum	30-10-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	1) Tijdens het graven is geconstateerd dat met bakbreedte van 0,5 m gegraven wordt. SP gaf aan 0,3 m. 2) Tijdens het graven is geconstateerd dat de veenlaag onder de sterk verontreinigde laag niet apart ontgraven kon worden: derhalve ook afgevoerd als sterk verontreinigd. 3) Tijdens het graven is geconstateerd dat over een grotere lengte naar het noorden sprake is van bijmenging + teerachtige substantie. Deze is ook afgevoerd. Van de laatste vracht is nog geen weegbon, maar er is ca 125-130 ton afgevoerd. De ontgravingstekening is vanuit de sanering gewijzigd en bijgevoegd als schets.

	Bovenstaand is tijdens de constatering gecommuniceerd met Vincent Vrolijk en akkoord bevonden. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 13-11-2019, z9258927

Type onderzoek	Saneringsplan
Rapportcode	NZ039413235
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26894
Rapportdatum	19-06-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: de geplande werkzaamheden voor de aanleg van een kleikist in de Hillegommerdijk ter hoogte van huisnummer 89 te Lisserbroek. De aanleiding voor het opstellen van het deelsaneringsplan wordt gevormd door de op locatie aangetoonde sterke bodemverontreiniging met PAK in grond en grondwater. Tussen de rijbaan en de ringvaart zal een kleikist worden ingegraven tot ca. 2,0 à 2,5 m-mv. In verband met de aangetoonde sterke bodemverontreiniging in de ondergrond zijn saneringsmaatregelen benodigd. kadastraal bekend als gemeente Haarlemmermeer, sectie F, nummer 5340 (openbare weg, eigenaar gemeente Haarlemmermeer) VO-situatie Grond. Uit de analyses blijkt dat 204 (bodemtraject 0,6 - 1,2 m -mv) sterk verontreinigd is met minerale olie en PAK. Afperking verontreiniging op basis van zintuiglijke waarnemingen en geen boringen kunnen verrichten in verband met kabels/leidingen/asfaltverharding. Omvang van de sterke verontreiniging met PAK geschat op circa 90 m^3 (35 m^1 lengte x 2,8 m^1 breed x 0,9 m^1 laagdikte). Er is sprake van een ‘geval van ernstige bodemverontreiniging’. Grondwater. Het grondwater ter plaatse van peilbuis 202A (filter 1,2-2,2 m-mv) is sterk verontreinigd met diverse individuele PAK-verbindingen waaronder benzo(a)pyreen en chryseen. Aangenomen dat ten aanzien van het grondwater de omvang van de verontreiniging in grondwater zich beperkt tot de omvang van de grondverontreiniging (circa 90 m^3). Geen nieuw geval, zorgplicht is niet van toepassing. Sanscrit-toetsing (gebruiksfunctie industrie/overig groen) geeft geen onaanvaardbare risico's. Sanering is dan ook niet spoedeisend. Ter plaatse van de aan te leggen zullen de ontgravingswerkzaamheden tot maximaal 2,5 m -mv reiken over een breedte van ca. 50 cm. De totale lengte bedraagt ca. 45 meter. De kleikist wordt in stroken aangelegd van elk maximaal 2,5 tot 3,0 meter lengte. Saneringsdoelstelling Het uitvoeren van de civieltechnische werkzaamheden waarbij de verontreinigingssituatie zo min mogelijk wordt gewijzigd. Werkwijze - Het ontgraven van de licht verontreinigde bovengrond en naast de locatie in depot plaatsen; - Het ontgraven van de sterk verontreinigde ondergrond (klei/zand/grind) met bijmenging en carbolineumgeur. De uitkomende verontreinigde grond wordt in

	een vloeistofdichte container geplaatst naast de locatie. - Het ontgraven van de diepe gelegen licht verontreinigde venige ondergrond. De uitkomende venige grond wordt in een (aparte) vloeistofdichte container geplaatst naast de locatie. - De ontgraving wordt direct aangevuld met schone klei voorzien van een kwaliteitscertificaat. - De bovengrond wordt deels teruggeplaatst in oorspronkelijk profiel en deels hergebruikt elders binnen het reconstructie project op de Hillegommerdijk. - De bovenstaande ontgraving wordt uitgevoerd in een maximale lengte van 2,5 tot 3,0 meter per keer. - Per container wordt een mengmonster geanalyseerd op een standaard NEN-pakket. Op basis van de analyseresultaten kan de grond worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Afhankelijk van de acceptatieeisen kan worden gekozen om de uitkomende sterk verontreinigde grond niet te bemonsteren voor aan analyse, maar direct af te voeren naar een erkende reiniger - uitvoering in den natte; - uitvoering conform Kwalibo; - na afronding evaluatierapport. grondbalans: 0 - 0,6 m -mv, zand/klei, klasse industrie, omvang 14 m³ (vaste kuub) 0,6 - 1,5 m -mv, klei/grind/zand, niet toepasbaar, omvang 13 m³ (vaste kuub) 0,6 - 1,5 m -mv, klei, deels puin, klasse industrie, omvang 8 m³ (vaste kuub) 1,5 - 2,5 m -mv, klasse industrie, omvang 23 m³ (vaste kuub) Conclusies: Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
besch. ernstig, niet urgent	z9031758		06-08-2019
Instemmen afwijken SP	z9258927		13-11-2019
Instemmen met SP	z9031758	Civieltechnisch deelsp - aanbrengen kleikist thv huisnr. 89	06-08-2019

Verontreinigingscontouren

Naam locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Contourcode	NZ039401067
Contourtype	Grondwater
Bovenkant	1,2
Onderkant	2,2

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	2,50	µg/l

Naam locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Contourcode	NZ039401066
Contourtype	Grond
Bovenkant	0,6
Onderkant	1,1

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
minerale olie	2000	mg/kg
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	400	mg/kg

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW, onderzoek verkennend- en nader bodemonderzoek inclusief asbestonderzoek aan de Hillegommerdijk/Lisserbroek		Verkennend-_en_nader_bodemonderzoek_inclusief_asbestonderzoek_aan_de_Hillegommer.pdf

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0361021 Drukriool Hillegommerdijk"

Locatie	0361021 Drukriool Hillegommerdijk
Locatiecode	NZ039404836
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 55 - 80
Postcode	
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039411779
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >S/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Plaatselijk PAK>I en plaatselijk asbest >I; tbv werkzaamheden indienen BUS meldingen Onderzoek tpv pompputten drukriool ivm werkzaamheden. Zintuiglijk: tpv boring 02 (achter huisnummer 72) veel asbestverdacht materiaal; boringen 03 en 04 zwak baksteen Bovengrond 01: barium, kwik, lood, zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 02: asbest > I; zink > T; barium, cadmium, kwik, lood, PAK en PCB > AW (NT, 3T) Bovengrond 03: zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 04: PAK >I; kwik, lood, zink en minerale olie > AW (wonen, geen veiligheidsklasse) Grondwater: barium > S Bijzonderheden: bij alle boringen zijn asbestgaten gegraven. Asbest: asbestgat 02 indicatief > I; aanvullend asbestonderzoek NEN 5707: asbestgat 06 asbest>I Conclusies: Bij werkzaamheden bij boringen 02 en 04 indienen BUS-melding. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "Hillegommerdijk tussen 52 en 55"

Locatie	Hillegommerdijk tussen 52 en 55
Locatiecode	NZ039404859
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403070
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 54
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Provincie Noord-Holland

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Meldingsformulier BUS evaluatieverslag
Rapportcode	NZ039412358
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	-
Rapportdatum	14-12-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch

Conclusie rapport	eva ok

Type onderzoek	Verkennend bodemonderzoek NEN 5740 en Verkennend asbestonderzoek NEN 5707
Rapportcode	NZ039411842
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Hier wordt alleen boring 4 besproken. De andere boringen zijn op andere adressen gezet. Zintuiglijk: Zand, zwak baksteenhoudend. Bovengrond: >Aw: Hg, Pb, Zn, minerale olie T: - I: PAK Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: Niet onderzocht Asbest: zintuiglijk niet aangetoond. Conclusies: BUS-melding Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 02-03-2017, z3241037 Al ingevoerd op locatie bevoged gezag NZ039404836. Aanleiding: Zintuiglijk: Bovengrond: >AwTI Ondergrond: >AwTI Grondwater: >STI Asbest: zintuiglijk/analytisch niet aangetoond. Conclusies: Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Type onderzoek	Meldingsformulier BUS saneringsplan
Rapportcode	NZ039411843
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	-
Rapportdatum	28-02-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Zaak: 3241037 Aanleiding: Civieltechnisch Oppervlakte: 2 m2 Maximale werkdiepte: 0,6 m –mv.

	Ontgraven grond: 1 m3 Terug te plaatsen grond: 1 m3

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
BUS-melding correct aangeleverd	z3241037		02-03-2017
Instemmen uitgevoerde sanering	z6818382		04-04-2018

Verontreinigingscontouren

Naam locatie	Hillegommerdijk tussen 52 en 55
Contourcode	NZ039400717
Contourtype	Grond
Bovenkant	0
Onderkant	0,5

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	94	mg/kg

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Bijlage 2
Samenvatting voorgaande bodemonderzoeken

Royal HaskoningDHV

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan:	Provincie Noord-Holland
Van:	Mascha Gouw
Datum:	Thursday, 11 March 2021
Kopie:	
Ons kenmerk:	BH5788-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0018
Classificatie:	Project gerelateerd

Onderwerp: **HOV Noordwijk-Schiphol, bureaustudie bodem**

In het kader van het ontwerp HOV Lisserbroek is een inventarisatie gedaan van de beschikbare bodemonderzoeken en een overzicht gemaakt van de verwachte bodemkwaliteit en te nemen maatregelen.

De bodeminformatie is ontleend aan bodemloket (gemeente Lisse) en het bodeminformatiesysteem van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (Lisserbroek eo). De bodemrapportages zijn bijgevoegd in de bijlage.

Lisse (tracédeel 1: Sportlaan)
Op dit tracédeel zijn twee bodemonderzoeken bekend. Het eerste bodemonderzoek heeft betrekking op het terrein van het Fioretti College aan de Sportlaan 3. Op het terrein is in 2009 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Naar het oordeel van de Omgevingsdienst West-Holland is de locatie voldoende onderzocht. Er is sprake van hooguit licht verhoogde gehalten.
Het tweede bodemonderzoek heeft betrekking op het gebied tussen de Sportlaan en Trompstraat (incl de Sportlaan). Op de locatie is sprake van een stortplaats op land. Het is onduidelijk welk materiaal er is gestort. Uit het bodemonderzoek blijkt dat de locatie sterk verontreinigd is. Voor de sanering is een saneringsplan opgesteld en goedgekeurd. De sanering is uitgevoerd in 2014-2015, waarbij er een leeflaag is gerealiseerd. Bij beschikking is in 2016 ingestemd met de uitgevoerde sanering. In de periode 2014-2020 is op deze locatie de wijk ontwikkeld. In het kader van de ontwikkeling zijn nog enkele aanvullende saneringen uitgevoerd.

Ringvaart (tracédeel 2: Brug)
Ter plaatse van de Ringvaart zijn geen waterbodemonderzoeken bekend.

Lisserbroek (tracédeel 3: Dijkzone)
Op dit deel zijn meerdere bodemonderzoeken bekend die navolgend kort worden samengevat.

Hillegommerdijk 37: Bodemonderzoek uit 2009. In de boven- en ondergrond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetoond. In de bodem is een bijmenging met puin aanwezig. Zintuiglijk is asbest niet waargenomen, maar is geen analyse op asbest uitgevoerd. In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties barium, benzeen en xylenen aangetoond.

Hillegommerdijk 44: Bodemonderzoek uit 1997. In de grond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK. Asbest niet onderzocht. In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties zware metalen aangetoond.

Hillegommerdijk 46: Historisch onderzoek 2004. Op de locatie zou een bloembollenkwekerij aanwezig zijn (geweest). Het bedrijf is in 1998 verhuisd naar nummer 49. Er is geen veld- en analytisch onderzoek uitgevoerd.

Hillegommerdijk 48: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk 49: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk 50-51: Bodemonderzoek uit 1999. In de grond is een matig verhoogd gehalte zink en licht verhoogd gehalte voor de andere zware metalen, PAK en minerale olie aangetoond. Asbest is niet onderzocht. In het grondwater zijn zware metalen in licht verhoogde concentraties aangetoond.

Hillegommerdijk 52: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk 53: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk tussen 52-55: Bodemonderzoek uit 2017. Op de locatie is een sterke verontreiniging met PAK aangetoond in de bovengrond. Voor de werkzaamheden is een BUS melding gedaan waarbij de sterk verontreinigde grond tijdelijk wordt uitgenomen en weer wordt terug geplaatst. De ODNZKG heeft ingestemd met de BUS melding en de BUS evaluatie.

Hillegommerdijk 56: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk 57-58: Bodemonderzoek uit 1998. Op de locatie is een kolenopslag aanwezig (geweest). In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK en minerale olie aanwezig. In de ondergrond (veen) zijn geen verhoogde gehalten aangetoond. In het grondwater zijn arseen en chroom licht verhoogd aangetoond.

Lisserwerg eo: Bodemonderzoek en asbest onderzoek beide uit 2012. Bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met werkzaamheden aan kabels en leidingen (openbare verlichting). In de bovengrond zijn zware metalen, PAK, PCB en minerale olie licht verhoogd aangetoond. De ondergrond en het grondwater zijn niet onderzocht. Asbest is aangetoond maar ruim onder de interventiewaarde.

Narcissenstraat achter 41 (groenstrook): Asbestonderzoek, plan van aanpak en evaluatie allen uit 2017. Naar aanleiding van aantreffen van asbestverdachte beschoeiing die beschadigd is door de werkzaamheden is een asbest onderzoek uitgevoerd. Hierbij is asbest aangetoond boven de interventiewaarde. De zware metalen en PAK zijn licht verhoogd aangetoond. De asbest verontreinigde grond is gesaneerd. Hierbij is conform het plan van aanpak de asbestbeschoeiing verwijderd en de verontreiniging met asbest in de grond volledig verwijderd.

Hillegommerdijk/Lisserdijk: In het kader van de reconstructie van de bermen en het trottoir zijn in 2019 twee bodemonderzoeken uitgevoerd en is een saneringsplan opgesteld en in 2020 is een evaluatie opgesteld. Uit de bodemonderzoeken blijkt dat er tot circa 1 m-mv een puinlaag aanwezig is bestaande uit slakken, beton, baksteen en asfalt. In de puinlaag is asbest aangetoond. Ter plaatse van de oostelijke berm en het trottoir zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten PAK, PCB en/of minerale olie aangetoond. Ter plaatse van de westelijke berm zijn in de bovengrond en ondergrond licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en minerale olie aangetoond. Plaatselijk is in de ondergrond een matig verhoogd gehalte zink, PAK of minerale olie aanwezig. Ter plaatse van de kleikist tegenover Hillegommerdijk 98 is een sterke verontreiniging met PAK en een matig verhoogd gehalte minerale olie aanwezig (slib en carbolineumgeur). De overige parameters zijn licht verhoogd. In de grond is asbest

niet aangetoond. In het grondwater is plaatselijk PAK sterk verhoogd aangetoond. Voor het aanbrengen van de kleikist is een saneringsplan opgesteld. De vrijgekomen sterk verontreinigde grond is afgevoerd. Vervolgens is de kleikist aangebracht en verder aangevuld het de uitgekomen bovengrond. De ODNZKG heeft ingestemd met de uitgevoerde sanering.

Hillegommerdijk (drukriool): Bodemonderzoek uit 2017. Betreft bodemonderzoek ter plaatse van twee pompputten van het drukriool. In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetoond. In de ondergrond is bij een pompput asbest sterk verhoogd en zink matig verhoogd aangetoond en zijn de andere parameters licht verhoogd. Bij de andere pompput is PAK sterk verhoogd en zijn de andere parameters licht verhoogd. In het grondwater is een licht verhoogde concentratie barium aanwezig.

Lisserbroek (tracédeel 4: Lisserweg)
Op dit deel van het tracé is een historisch bodemonderzoek bekend en een nulsituatie bodemonderzoek.

Lisserbroek-Noord: Historisch onderzoek uit 2020. Uit het historisch onderzoek komen enkele verdachte deellocaties naar voren. De Middelweg, een voormalig pad en een dam zijn verdacht voor een bodemvreemde bijmenging. Het overige terrein is onverdacht.

Lisserbroek (tracédeel 5 en 6: IJweg en N207)
Op de delen 5 en 6 van het tracé zijn geen bodemonderzoeken bekend.

Lisserbroek/Nieuw-Vennep (tracédeel 7: kruising N207)
Op dit deel zijn meerdere bodemonderzoeken bekend die navolgend kort worden samengevat.

Locatie J. Bos (IJweg 1762): Bodemonderzoeken uit 1993 en 1994. Uit het bodemonderzoek blijkt dat in de bovengrond licht verhoogde gehalten bestrijdingsmiddelen aanwezig zijn. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetoond. In het grondwater is een sterk verhoogde concentratie minerale olie en matig verhoogde concentratie xylenen aangetoond. Benzeen, ethylbenzeen en tolueen zijn licht verhoogd. Bij herbemonstering is minerale olie niet meer aangetoond. Xylenen zijn nog matig verhoogd en de overige aromaten licht verhoogd aanwezig. In het slib van de watergang is minerale olie licht verhoogd aangetoond.

N207 Leimuiden-Hillegom: Bodemonderzoek uit 2010. Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de verbreding van de N207. Ter plaatse van de toekomstige watergangen en de bermen zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten aangetoond. In de ondergrond (toekomstige watergangen) zijn geen verhoogde gehalten aanwezig. Ter plaatse van de bekledingsgrond zijn in de bovengrond geen verhoogde gehalten aangetoond. Zintuiglijk is asbest niet waargenomen (geen asbestonderzoek uitgevoerd). In het grondwater zijn zink, vluchtige aromaten en chloorkoolwaterstoffen aangetoond. Het slib in de watergangen is verspreidbaar op het aangrenzend perceel.

Zuidtangent Zuidtak Cluster 3 (Getsewoudweg 2-6): Bodemonderzoek uit 2001. In het bodemonderzoek zijn 9 partijen onderzocht. Hiervan voldoen 4 partijen aan de klasse Achtergrondwaarde, 2 partijen aan de klasse Wonen (voorheen MVR grond) en 3 partijen aan de klasse Industrie (voorheen categorie 1). In het grondwater zijn geen verhoogde concentraties aangetoond.

Conclusie
In Lisse ter plaatse van de Sportlaan is een leeflaag sanering uitgevoerd. Hier dient rekening te worden gehouden met een BUS melding voor de realisatie van het tracé. Het betreft dan het wijzigen van de opbouw van de leeflaag en/of het dieper moeten graven dan 1 m-mv.

Afhankelijk van het ontwerp van het landhoofd van de brug, is aanvullend diep bodemonderzoek noodzakelijk.

In het dijklichaam de Hillegommerdijk kunnen sterke verontreinigingen aanwezig zijn. Voor de diepe ontgraving van de landhoofden dient bodemonderzoek te worden uitgevoerd en indien nodig een saneringsplan te worden opgesteld.

Voor de realisatie van de brug zijn mogelijk ingrepen noodzakelijk in de waterbodem. Indien op basis van het ontwerp ingrepen in de waterbodem noodzakelijk zijn, dient een waterbodemonderzoek te worden uitgevoerd.

De bodem in de dijkzone bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. De meest bodemonderzoeken zijn gedateerd.

Vanaf de dijkzone tot aan de aansluiting met de N207 zijn relatief weinig bodemonderzoeken bekend. Op basis van de beschikbare informatie is de verwachting dat de bodem hooguit licht verontreinigd is.

Voor het gebied van de dijkzone tot aan de aansluiting met de N207, dient in het kader van de verwerving van de gronden een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Deze bodemonderzoeken kunnen gebruikt worden voor de uitvoering (grondverzet en veilig werken).

Ter plaatse van de aansluiting met de N207 zijn hooguit licht verhoogde gehalten in de bodem aanwezig. Aangezien na de bodemonderzoeken werkzaamheden hebben plaatsgevonden is hier voorafgaand aan de uitvoering een actualisatie van de bodemkwaliteit gewenst.

Bijlage 1: Bodemrapportages bodemloket en ODNZKG

Bijlage 1
Bodemrapportages bodemloket en ODNZKG

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan:	Provincie Noord-Holland
Van:	Royal HaskoningDHV
Datum:	9 november 2023
Kopie:	
Ons kenmerk:	BH5788-RHD-XX-ZZ-ME-Z-0028
Classificatie:	Projectgerelateerd
Gecontroleerd door	TPB

Onderwerp: **Watertoets - Aanleg HOV brug en tracé**

---

1 Beschrijving Tracé en projectgebied

Het HOV-tracé loopt vanaf de Oranjelaan in Lisse, gelegen in de gemeente Lisse, provincie Zuid-Holland. Door middel van een brug kruist het tracé eerst een primaire watergang (082-058-00060) en vervolgens de Ringvaart met bijbehorende regionale keringen en hun beschermingszone. Vanaf de ringvaart gaat het tracé verder door de gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland. Aan de oostkant van de ringvaart kruist het tracé de Hillegommerdijk. Bestaande bebouwing zal hiervoor gesloopt moeten worden.
Het tracé kruist vervolgens de IJtocht (primaire watergang, 180-058-00110) alvorens via agrarisch gebied zijn weg te vervolgen. Dit gebied maakt deel uit van de gebiedsenvelop voor de ontwikkeling van Lisserbroek Noord. Binnen deze envelop zal in de toekomst gebiedsontwikkeling plaatsvinden. Het tracé ligt hier over een lengte van ongeveer 650 meter op een secundaire watergang (180-058-05763).

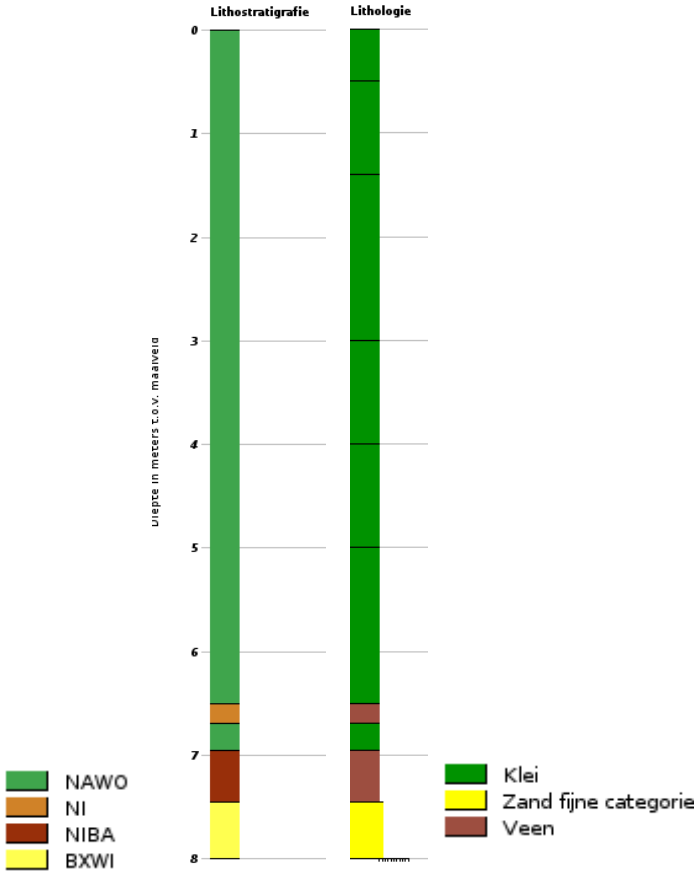
Figuur 1 - Westelijke gedeelte van het tracé

Vervolgens neemt het tracé een bocht in noordoostelijke richting, verlaat de gebiedsenvelop Lisserbroek Noord en zal het enige tijd parallel aan de IJweg lopen. Vlak voor de middelweg buigt het tracé af en loopt het parallel aan de Leijmuiderweg. Het kruist hier een primaire watergang (180-058-00479) en de IJweg. Vlak voor de aansluiting op het kruispunt Leimuiderweg-Getsewoudweg kruist het tracé de Zuidtocht (N207-Zuidtocht, 180-058-07388).

Figuur 2 - Oostelijke gedeelte van het tracé

Het gehele tracé ligt in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De ondergrond bestaat overwegend uit kalkrijke poldervaaggronden met lichte klei.

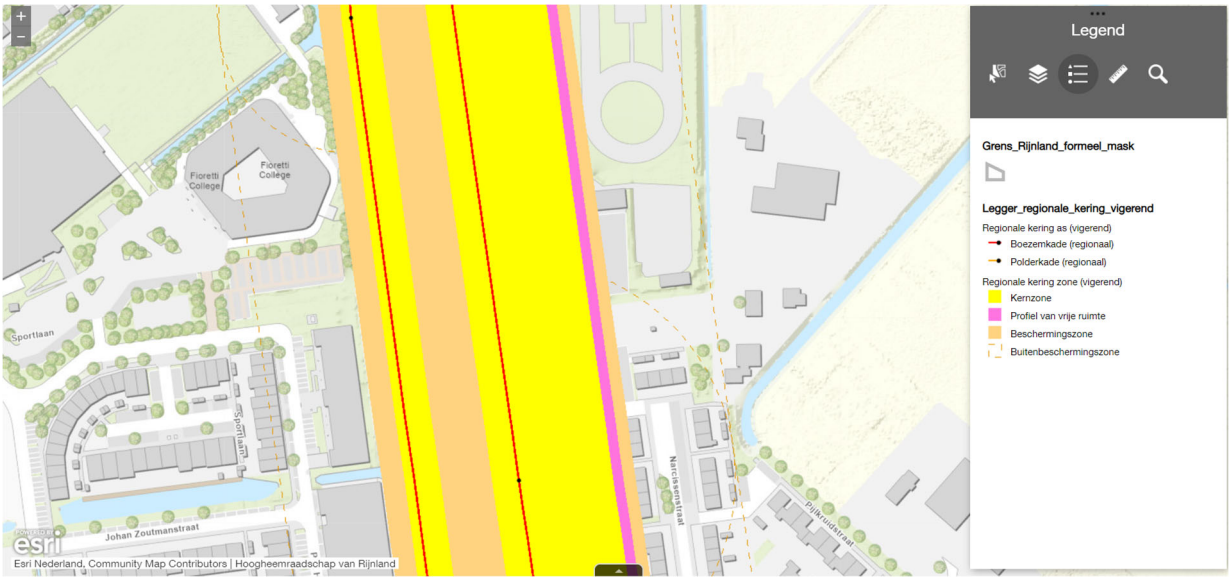
Figuur 3 - De BRO Bodemkaart 2018 geeft aan dat de ondergrond hoofdzakelijk bestaat uit kalkrijke poldervaggronden met lichte klei. Bron: DINOloket



Figuur 4 - Bodemopbouw halverwegen het tracé.
Meetpunt B25C0478 BRO GeoTOP v1.4

Keringen

Bij het kruisen van de Ringvaart kruist de brug 2 regionale keringen en de bijbehorende beschermingszones.



Figuur 5 - Ligging van de keringen en bijbehorende beschermingszone's langs de Ringvaart. Screenshot uit de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland

Aan de westzijde van de Ringvaart betreft het de boezemkade (082-042-00014) van de Meer- en Duinpolder (Provincie Zuid-Holland), aan de oostkant betreft het de Hillegommerdijk (180-042-00020, Provincie Noord-Holland). De onderhoudsplicht van beide regionale keringen ligt bij de kadastraal eigenaar, buitengewoon onderhoud wordt uitgevoerd door het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Peilgebieden

Het tracé ligt in twee peilgebieden. Westelijk van de Ringvaart betreft het peilgebied PBS_OR-1.07.2.1 met een vast peil van -1,47 mNAP (Provincie Zuid-Holland). De rest van het tracé, oostelijk van de Ringvaart, ligt in zijn geheel in peilgebied PBS_GH-140.08A (Provincie Noord-Holland). Dit peilgebied heeft een zomerpeil van -6,17 mNAP en een winterpeil van -6,42 mNAP.

2 Aanpassingen in het watersysteem

Voor de ontwikkeling van de HOV-verbinding zullen aanpassingen in het watersysteem plaats moeten vinden. Zo worden enkele primaire watergangen gekruist en zullen er secundaire watergangen worden gekruist en gedempt. Ook neemt het verhard oppervlak toe. De Keur en de bijbehorende uitvoeringsregels van Hoogheemraadschap Rijnland geeft in deze situaties aan of voor deze activiteiten een vergunningplicht geldt, en aan welke normen deze moeten voldoen.

De gebiedsontwikkeling in Lissebroek Noord staat in principe los van het HOV-tracé. Echter, voor de watercompensatieopgave wordt de toename van verhard oppervlak, de demping en de compensatie voor beide ontwikkelingen samengevoegd om samen tot een sluitende compensatie te komen.

2.1 Kruisingen met het watersysteem

Het tracé kruist de Ringvaart en twee primaire polderwatergangen (parallel aan de Ringvaart aan de westzijde en de IJtocht aan de oostkant van de Ringvaart). De kruisingen met de primaire watergangen worden uitgevoerd als duikers. Deze duikers hebben in het ontwerp dezelfde breedte als de watergang, van berging van de watergang is hier dus geen sprake.

Voor het aanleggen van een kruising door middel van (demping met) een duiker is voor primaire watergangen een vergunning vereist. Voor overige watergangen is een meldplicht, wel moet worden voldaan aan minimale eisen met betrekking tot de afmetingen.

Voorwaarden afmetingen van de duiker:

1. De duiker is maximaal 10 meter lang.
2. Bij een watergang tot 4 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 60 cm.
3. Bij een watergang tussen de 4 en 6 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 80 cm.
4. Bij een watergang tussen de 6 en 8 meter breed, is de inwendige diameter van de duiker minstens 1 meter.

Voorwaarden ligging van de duiker:

1. De afstand tussen de aan te leggen duiker en een naastgelegen duiker, brug of stuw is minstens 5 meter.
2. De duiker wordt zo aangebracht en onderhouden dat in de duiker 1/3 deel lucht en 2/3 deel water aanwezig is ten opzichte van het zomerpeil.
3. De as van de duiker ligt in het midden van de watergang.
4. De duiker wordt horizontaal geplaatst.

2.2 Demping

Bij de aanleg van het tracé worden (secundaire) watergangen gedempt. Het dempen van water dient te worden gecompenseerd en is daarnaast gehouden aan enkele voorwaarden.

Bij demping van huidige watergangen dient de aan- en afvoer van water naar aangrenzende gebieden niet te worden belemmerd. Doodlopende watergangen moeten vanaf de kopse kant worden gedempt. Als de demping een versmalling van een watergang betreft dient deze minimaal 4 meter breed te blijven.

Elke demping moet worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden op verschillende wijze (Keur van Rijnland):

- Een oppervlak water aan te leggen dat minimaal even groot is als het oppervlak van de demping, of;
- Afboeking van een saldo, even groot als het oppervlak van de demping, van de Berging Rekening Courant, of;
- Aantoonbaar extra gegraven water, even groot als het oppervlak van de demping, in de vijf jaar direct voorafgaand aan de datum van de vergunningaanvraag voor de demping.

Aan de compensatie zijn enkele voorwaarden verbonden.

5 De compensatie moet voorafgaand aan of tegelijk met de demping worden uitgevoerd.

6 Het nieuw te graven water moet in open verbinding staan met de rest van het watersysteem.

7 Wanneer een deel van het poldersysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie gebeuren binnen het peilvak waarin de demping plaatsvindt.

8 Wanneer een deel van het boezemsysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie binnen 5 kilometer van de locatie van de demping gebeuren.

Het is mogelijk compensatie buiten het peilvak van de demping te realiseren indien het fysiek niet mogelijk is hierbinnen te compenseren en het waterstaatkundig toelaatbaar is om niet binnen het peilvak te compenseren. Als dit het geval is kan een afwijking van de Algemene regel worden aangevraagd.

In de paragraaf *Watercompensatie* (2.4) is een overzicht gegeven van het gedempte oppervlak, de verhardingstoename en de compensatie van deze twee posten.

2.3 Toename verharding

De aanleg van de HOV-verbinding resulteert in een toename van verhard oppervlak van ca. 40.000 m^2. Hiervoor is een vergunning nodig. De Algemene regels voor het aanbrengen van verharding zijn als volgt:

- Toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden door het aanleggen van water. Het oppervlak aan te leggen water bedraagt 15 procent van het oppervlak van toegenomen verharding.
- Deze compensatie moet voorafgaand of gelijktijdig aan de ontwikkeling van de HOV-verbinding worden uitgevoerd.
- De compensatie dient plaats te vinden binnen het peilvak waarin de extra verharding wordt aangebracht.

In de paragraaf *Watercompensatie* (2.4) is een overzicht gegeven van het gedempte oppervlak, de verhardingstoename en de compensatie van deze twee posten.

2.4 Watercompensatie

De demping van oppervlaktewater en de toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden zoals is beschreven in respectievelijk paragraaf 2.2 en 2.3. De compensatie voor deze twee posten vindt plaats in hetzelfde peilvak als waarin de verharding en demping heeft plaatsgevonden.

Gezien het bovenstaande geldt er voor het inpassingplan een compensatieplicht. Omdat de nieuwe HOV-baan zorgt voor een toemane aan verhard oppervlakte dient er compensatie in de vorm van water plaats te vinden. Alle compensatie vindt plaats binnen hetzelfde peilvak, zoals is voorgeschreven in de Keur. In onderstaande tabel is de toename van de verharding en de benodigde compensatie weergegeven. De kolom ‘Waterkanten’ in de bovenstaande tabel wordt binnen dit ontwikkelingsplan buiten beschouwing gelaten omdat dit gelegen is op het grondgebied van provincie Zuid-Holland.

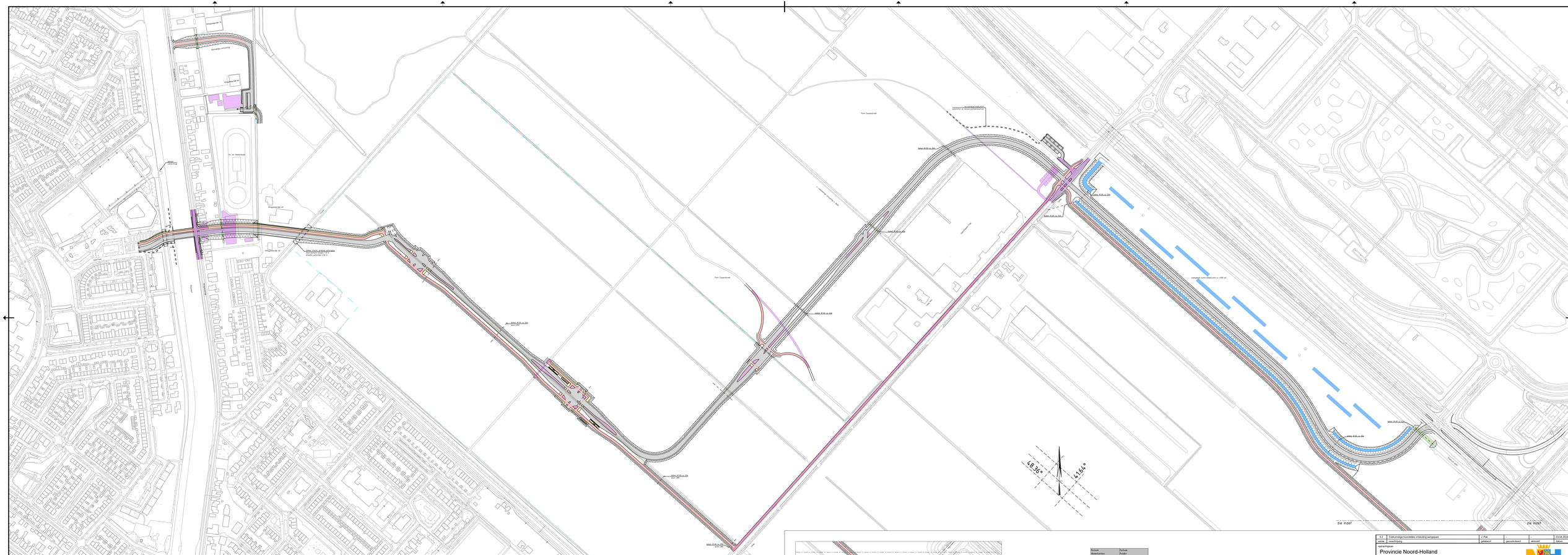
	Peilvak Polder (Prov. Noord-Holland) [m2]
Dempen Wateroppervlak	1892
Nieuw Wateroppervlak	7900
Netto Wateroppervlak	6010
Verwijderen verharding	7488
Verwijderen bebouwing	1601
Nieuw verharding	49129
Nieuw bebouwing	0
Verhardingstoename	40040
Compensatiefactor	15%
Te compenseren wateroppervlak tbv verharding	6010
Te kort compensatie wateroppervlakte	0
Overschot compensatie wateroppervlakte	0
Netto compensatie wateroppervlakte	**0**

Tabel 2-1 Veranderingen in oppervlaktewater en verharding. De kolom 'Waterkanten' betreft de ontwikkelingen aan de westzijde van de Ringvaart (Provincie Zuid-Holland), en vallen buiten het Provinciaal Ontwikkelingsplan.

Alle compensatie vindt plaats binnen hetzelfde peilvak, zoals is voorgeschreven in de Keur. De kolom 'Waterkanten' in de bovenstaande tabel wordt binnen dit ontwikkelingsplan buiten beschouwing gelaten omdat dit gelegen is op het grondgebied van provincie Zuid-Holland.

2.5 Waterkeringen

Tijdens de aanleg van het tracé wordt gewerkt in en om waterkeringen en beschermingszones hiervan. Voor werkzaamheden die invloed hebben op de stabiliteit van de waterkering is een vergunning noodzakelijk. Werkzaamheden die (tijdelijk) de freatische lijn van de kering beïnvloeden vallen hier ook onder.


Hoogmadeseweg 42
Hoogmadeseweg 44
Hoogmadeseweg 46
Hoogmadeseweg 48
Hoogmadeseweg 50
Hoogmadeseweg 52
Hoogmadeseweg 54
Hoogmadeseweg 56
Hoogmadeseweg 58
Hoogmadeseweg 60
Hoogmadeseweg 62
Hoogmadeseweg 64
Hoogmadeseweg 66
Hoogmadeseweg 68
Hoogmadeseweg 70
Hoogmadeseweg 72
Hoogmadeseweg 74
Hoogmadeseweg 76
Hoogmadeseweg 78
Hoogmadeseweg 80
Hoogmadeseweg

RAPPORT

Natuurtoets

Tracé busbaan HOV Noordwijk - Schiphol

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-ZZ-XX-RP-Z-0009
Status: Definitief/P02
Datum: 10 november 2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Natuurtoets

Ondertitel: Natuurtoets HOV-NS
Referentie: BH5788-ZZ-XX-RP-Z-0009
Status: P02/Definitief
Datum: 10 november 2023
Projectnaam: BH5788
Projectnummer: BH5788
Auteur(s): 909232

Opgesteld door: 909232

Gecontroleerd door: 501708

Datum: 22-09-2021 / 9-6-2023

Goedgekeurd door: 501708

Datum: 29-09-2023

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderzins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Doelstelling en scope onderzoek 1
1.3 Leeswijzer 2

2 Projectomschrijving 3
2.1 Plangebied 3
2.2 Voorgenomen ontwikkelingen en planning 8

3 Natura 2000-gebieden 10
3.1 Juridisch kader 10
3.2 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden 11
3.3 Optredende storingsfactoren 12
3.4 Effectbeoordeling Natura 2000-gebieden 12

4 Beschermde soorten 13
4.1 Juridisch kader 13
4.2 Werkwijze 15
4.3 Aanwezigheid beschermde soorten, effectbeoordeling en benodigde vervolgstappen. 16
4.3.1 Vaatplanten 16
4.3.2 Grondgebonden zoogdieren 17
4.3.3 Vleermuizen 18
4.3.4 Broedvogels 22
4.3.5 Amfibieën 25
4.3.6 Reptielen 25
4.3.7 Vissen 25
4.3.8 Ongewervelden 25
4.4 Maatregelen algemene zorgplicht, ecologisch werkprotocol en meekoppelkansen 26
4.5 Samenvatting 29

5 Houtopstanden 32
5.1 Juridisch Kader 32
5.2 Voorgenomen kapomvang en beoordeling 32
5.3 Conclusie en vervolgstappen houtopstanden 32

6 Natuurnetwerk Nederland 33
6.1 Juridisch kader 33
6.2 Ligging ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland 33
6.3 Haarlemmermeer (Z13) 33

6.3.1 De wezenlijke kenmerken en waarden 33
6.3.2 Effecten 34
6.4 Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*) 37
6.4.1 Effecten 37
6.5 Vervolg 38

7 Conclusies en aanbevelingen 40
7.1 Beschermde gebieden 40
7.2 Beschermde soorten 41
7.3 Beschermde Houtopstanden 42

Literatuur 43

Bijlage 1 - Omschrijving NNN-gebieden 44
A.1 Haarlemmermeer (Z13) 44
A.2 Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*) 46

Bijlage 2 - De relevante regelgeving in de Omgevingsverordening NH2020 t.a.v. NNN 50
A.1 Compensatie 53

Bijlage 3 – Natuurtoets Noordelijke ontsluiting IJs- en Skeelerclub Lissebroek 56

Bijlage 4 – AERIUS Berekening 57

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Duin- en Bollenstreek is een drukke regio waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor is er een betere, snellere en frequente verbinding op het traject Noordwijk-Schiphol. Tussen P+R Getsewoud en Lisse is een nieuw tracé en nieuw te realiseren HOV-brug nodig om deze vanuit het Zuidtangent te verbinden met de rest van de infrastructuur. In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord- en Zuid-Holland een overeenkomst gesloten om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren. De provincie Noord-Holland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de realisatie van de verbinding over de Ringvaart en de aanleg van een busbaan vanaf de Ringvaart tot aan de aansluiting P&R Getsewoud in Nieuw-Vennep.
Voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden en houtopstanden (Natura 2000) alsook het Natuurnetwerk Nederland. Om deze reden is het noodzakelijk om de mogelijke effecten van de ingreep op beschermde dier- en plantensoorten, houtopstanden en gebieden in kaart te brengen. Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV) is door de provincie gevraagd om een natuurtoets uit te voeren.

1.2 Doelstelling en scope onderzoek

Met de natuurtoets wordt bepaald of de voorgenomen ingreep kan leiden tot overtredingen van de vigerende natuurwetgeving en -beleid. Er wordt getoetst aan hoofdstuk 2 (Natura 2000), hoofdstuk 3 (Soorten) en hoofdstuk 4 (houtopstanden) van de Wnb. Daarnaast wordt er getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening wat betreft de regels van Natuurnetwerk Nederland. In onderhavige natuurtoets worden de volgende vragen beantwoord:

Wettelijke gebiedsbescherming

- Welke beschermde Natura 2000-gebieden liggen in de omgeving van het plangebied?
- Is er een kans op het optreden van storingsfactoren vanuit het project welke mogelijke een negatief effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden?
- Zijn vervolgstappen noodzakelijk?

Soortenbescherming

- Welke beschermde soorten komen voor in of nabij het onderzoeksgebied of zijn op basis van aanwezige biotopen niet uit te sluiten?
- Welke negatieve effecten kunnen deze beschermde soorten ondervinden als gevolg van de voorgenomen activiteit en welke verbodsbepalingen van de Wnb worden hiermee (mogelijk) overtreden?
- Is nader veldonderzoek nodig om de aanwezigheid van beschermde soorten vast te stellen of uit te sluiten? Zo ja, voor welke soorten?
- Kunnen voorzorgsmaatregelen genomen worden om negatieve effecten en daarmee een overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen? Zo ja, wat zijn die voorzorgsmaatregelen dan?
- Is het aanvragen van een ontheffing te verwachten?

Houtopstanden

- Is er sprake van kap van houtopstanden die onder de Wet natuurbescherming, Houtopstanden vallen?
- Is een vergunning nodig voor het kappen van de houtopstand?

Planologische gebiedsbescherming

- Ligt het plangebied in of nabij het Natuurnetwerk Nederland (NNN)?
- Veroorzaakt de voorgenomen activiteit negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN?
- Zo ja, welke vervolgstap is noodzakelijk?

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 wordt de aanleiding, doelstelling en scope van het onderzoek en de gehanteerde werkwijze besproken. In hoofdstuk 2 wordt de voorgenomen ingreep en het plangebied met de directe omgeving besproken. In hoofdstuk 3 worden de mogelijke effecten op beschermde Natura 2000-gebieden beschreven. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke beschermde soorten er mogelijk voorkomen en worden de mogelijke effecten van de voorgenomen ingrepen op deze soorten beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op beschermde Houtopstanden en Hoofdstuk 6 omvat de toetsing aan de bepalingen en verplichtingen van het vigerende beleid voor het Natuurnetwerk Nederland. Als laatste bevat hoofdstuk 7 een samenvatting van de conclusies en aanbevelingen van de verschillende toetsingen.

2 Projectomschrijving

2.1 Plangebied

Het plangebied ligt ten noorden van Lisserbroek, in de provincie Noord-Holland. Het plangebied is onderdeel van het droogmakerijenlandschap van de Haarlemmermeerpolder (fysisch-geografische regio: zeekleigebied). De exacte ligging van het plangebied is weergegeven in Figuur 2-1. Het gebied is halverwege de 16de eeuw drooggelegd. De droogmakerij heeft een grootschalig, geometrisch en open karakter met een strakke en ruime verkaveling en ligt laag in het landschap (circa 5 meter onder NAP). Het plangebied omvat een aantal woonpercelen, akkerbouwpercelen en voormalige akkerbouwgronden die vanaf circa 2003 zijn omgevormd tot kruiden- en faunarijk grasland of bos en zijn aangewezen als NNN-gebied. Het plangebied ligt op een bodem die bestaat uit kalkrijke (lichte) klei en hebben een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter.

Na oplevering van deze natuurtoets in september 2021 is de scope voor de HOV uitgebreid met een noordelijke ontsluiting ten behoeve van de IJs- en Skeelerclub Lissebroek. Effecten van deze uitbreiding op beschermde natuurwaarden zijn getoetst in een separate rapportage die terug te vinden is in bijlage 3 van deze natuurtoets. De Noordelijke ontsluiting is ook onderdeel van de AERIUS-berekeningen in bijlage 4.

Figuur 2-1: Plangebied HOV.

Figuur 2-2. De woningen aan de Hillegommerdijk 52 - 56. Foto's: RHDHV, 2020.

Figuur 2-3. Het terrein en de oprit naar de skeeler- en ijsclub. Foto's: RHDHV, 2020.

Figuur 2-4. Het terrein en de oprit van perceel Hillegommerdijk 48. Foto's: RHDHV, 2020.

Figuur 2-5. Het akkerland ten oosten van Hillegommerdijk 48. Foto: RHDHV, 2020.

Figuur 2-6. Sfeerimpressie van het NNN-gebied Haarlemmermeer, daar waar het trace is voorzien. Foto's: RHDHV, 2020.

Figuur 2-7. Doorkijk naar het agrarisch perceel met links de N207 (oostelijke deel van het trace). Foto's: RHDHV, 2020.

2.2 Voorgenomen ontwikkelingen en planning

Voor de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol wordt een nieuwe brug en busbaan aangelegd tussen Lisserbroek en de Leimuiderweg (N207). Het tracé bestaat uit drie delen:

1. OV-brug en tracé naar geplande woningbouw;
2. Tracé Lisserweg;
3. Het vervolgtracé tot en met P+R Getsewoud.

Zie de ligging van het projectgebied in Figuur 2-1.

OV-Brug en tracé naar Lisserweg

Er wordt een brug gerealiseerd over de ringvaart ter hoogte van de Sportlaan (westelijk) en de Hillegommerdijk 52 en 53 (oostelijk) in Lisserbroek. Deze brug dient specifiek de HOV busbaan. Daarnaast zal de brug ook worden ingericht met een (brom) fietspad. Het OV-tracé zal vanaf de brug doorgetrokken worden over de Hillegommerdijk richting: het tracé Lisserweg.

Tracé Lisserweg

Dit tracé loopt vanaf de Hillegommerdijk door het gebied waar woningbouw is gepland. Dit woningbouwproject is bekend onder de naam 'Lisserbroek-Noord'. De gemeente Haarlemmermeer en BPD Ontwikkeling werken gezamenlijk aan de ontwikkeling van Lisserbroek-Noord. Lisserbroek-Noord is een nieuw woongebied ten noorden van de bestaande kern van Lisserbroek met maximaal 1.750 woningen. Momenteel werken de partijen aan een gebiedsenveloppe voor Lisserbroek-Noord met daarin de plannen voor de ontwikkeling van het gebied. Onderdeel van dat plan is de verkeerskundige ontsluiting van het gebied. De wens van de betrokken partijen is dat het gebied ontsloten wordt via de weg, via een doorgaande fietsroute en dat het gebied aangesloten wordt op de HOV-verbinding.

Vervolgtracé richting P&R Getsewoud

Na het tracé door Lisserbroek-Noord wordt de aanleg van de HOV vervolgd naar P&R Getsewoud, waar reeds busvoorzieningen aanwezig zijn.

Planning

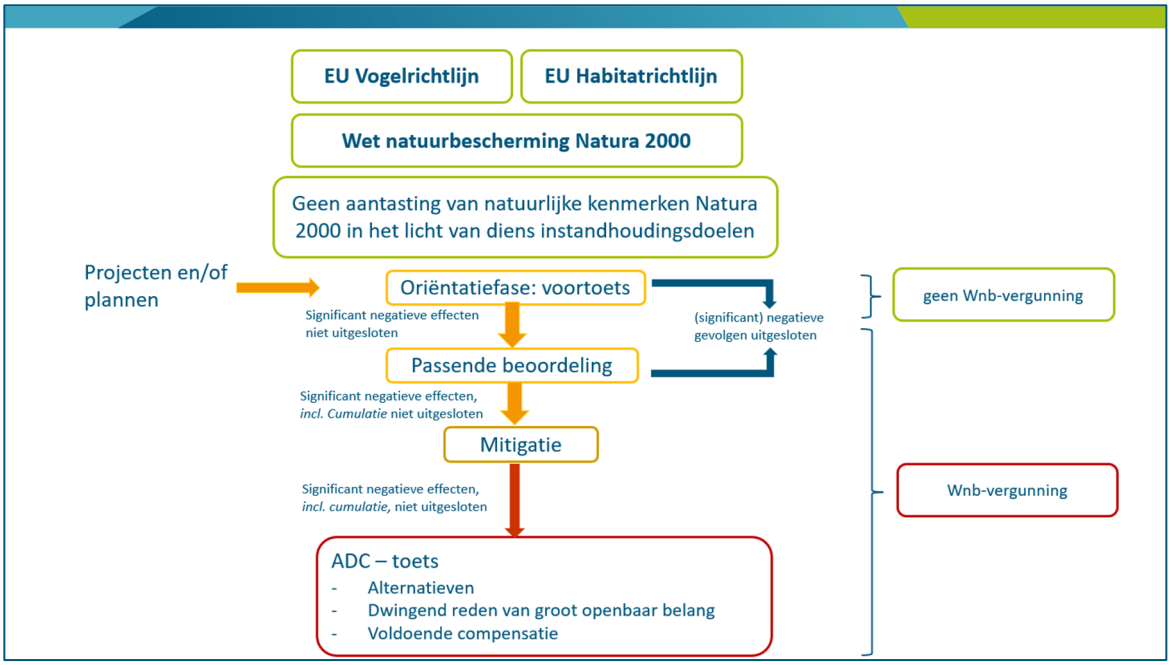
Op dit moment wordt er gewerkt aan het voorlopig ontwerp (VO) van de brug en het HOV-tracé. Vervolgens wordt er in het najaar van 2021 gestart met het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) om de HOV planologisch mogelijk te maken. Het definitieve concept ontwerp PIP zal eind oktober 2021 gereed zijn en worden overgedragen aan de Provincie Noord-Holland. De Provincie zal vanaf de oplevering van het concept ontwerp PIP zorgdragen voor de behandeling en vaststelling van de PIP.

3 Natura 2000-gebieden

3.1 Juridisch kader

Natura 2000 is een samenhangend Europees netwerk van beschermde natuurgebieden bestaande uit Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (respectievelijk richtlijn 79/409/EEG en 92/43/EEG). Dit netwerk vormt de hoeksteen van het Europese beleid voor behoud en herstel van biodiversiteit. Een Natura 2000-gebied en bijbehorende instandhoudingsdoelen worden vastgesteld door middel van een aanwijzingsbesluit, welke in tijd en ruimte worden uitgewerkt in een beheerplan. Samen vormen zij de juridische basis voor de Nederlandse gebiedsbescherming, waarbij de instandhoudingsdoelstellingen het gebied-specifieke toetsingskader vormen.

De bescherming van Natura 2000-gebieden is in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming geregeld. Projecten die - gelet op de instandhoudingsdoelstellingen - afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied, mogen niet plaatsvinden zonder vergunning. Een voortoets in de oriëntatiefase kan uitsluitsel geven of het project geen (significant) negatieve gevolgen heeft - en derhalve geen vergunning is benodigd op grond van artikel 2.7 Wnb. Voor de vergunning van een project met significant effect, dient een Passende Beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied - rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen - te worden gemaakt (conform de artikelen 2.7, 2.8 en 2.9 van de Wet natuurbescherming).



Figuur 3-1. Schematische weergaven toetsing van project aan Natura 2000-doelen

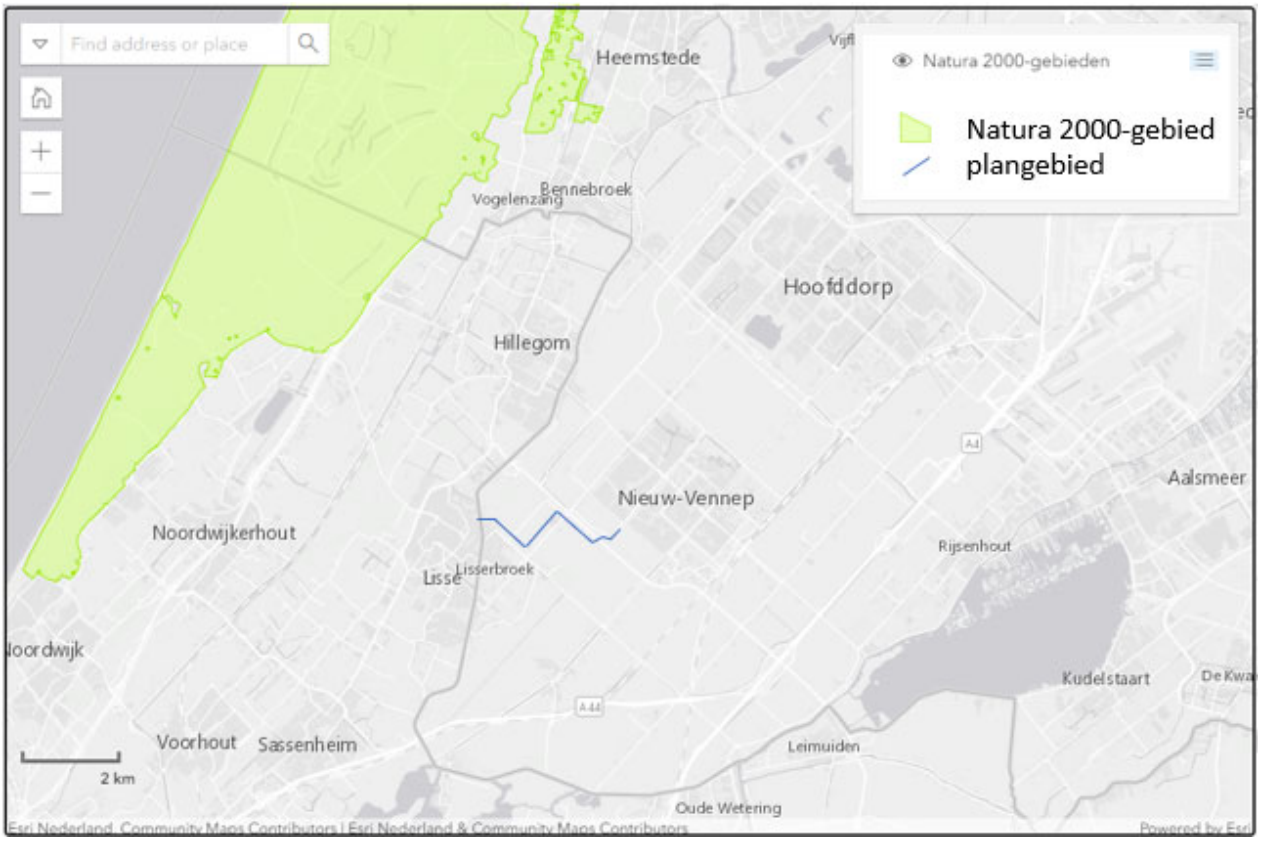
Als uit de passende beoordeling blijkt dat sprake is van significante gevolgen, dient eerst gekeken te worden of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn om deze effecten op te heffen of te verzachten. Zijn mitigerende maatregelen niet mogelijk of niet afdoende om aantasting van de natuurlijke kenmerken te voorkomen, dan volgt de ADC-toets. Hierbij wordt bepaald of er geen alternatieve oplossingen zijn met geen of minder aantasting van N2000-gebieden, of er dwingende redenen van groot openbaar belang gemoeid zijn met het project en of compensatie mogelijk is om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn)

Ten tijde van oplevering van deze natuurtoets in september 2021 voorzag de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) in een partiële vrijstelling voor de vergunningsplicht indien er als gevolg van bouwactiviteiten sprake was van stikstofdepositie. Van 1 juli 2021 tot 2 november 2022 diende er daarom geen stikstofberekening meer plaats te vinden voor bouwactiviteiten, die in de aanlegfase van een plan noodzakelijk zijn, noch hoefde er een vergunning te worden aangevraagd. Echter is na uitspraak van de rechter op 2 november 2022 (Raad van State) is deze partiële vrijstelling komen te vervallen. Voor de aanlegwerkzaamheden dient dan ook een AERIUS-berekening uitgevoerd te worden. Indien uit deze berekening blijkt dat de toename van stikstof meer is dan 0,00 N mol/ha/j, zijn vervolgstappen zoals een aanvullende ecologische beoordeling, extern salderen of het treffen van andere mitigerende maatregelen of het aanvragen van een vergunning mogelijk noodzakelijk in het kader van de Gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming. De beoordeling in paragraaf 3.3. is op 08-06-2023 aangepast naar de huidige wet en regelgeving rondom stikstof en de effecten van de noordelijke ontsluiting.

3.2 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Het plangebied en de directe omgeving maken geen deel uit van een Natura 2000-gebied (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2020). In de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden weergegeven (Figuur 3-2). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied ‘Kennemerland-Zuid ligt hemelsbreed op ruim 4 kilometer afstand van het plangebied.



Figuur 3-2. Ligging van het plangebied (blauwe lijn ten opzichte van Natura 2000-gebieden (groen). Kaart: Natura 2000 (2021) bewerkt door RHDHV, 2021.

3.3 Optredende storingsfactoren

De Effectenindicator zoals aangereikt door het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, 2020) geeft een negentiental mogelijke effecten, de zogenoemde storingsfactoren, waarmee in ieder geval rekening moet worden gehouden ten aanzien van in Natura 2000-gebieden beschermde waarden. Deze storingsfactoren vormen dan ook de basis (leidraad) voor voorliggende beoordeling.

3.4 Effectbeoordeling Natura 2000-gebieden

De afstand van de Natura 2000-gebieden en hun waarden tot het plangebied is dusdanig groot dat voor de meeste storingsfactoren op voorhand kan worden uitgesloten dat deze zullen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Storingsfactoren zoals geluid, licht, optische effecten en trillingen zijn als gevolg van tussenliggend landgebruik als snelwegen en woonkernen, in combinatie met de afstand tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied, ter plaatse van geen enkel Natura 2000-gebied nog waarneembaar. Bovendien grijpt de voorgenomen activiteit niet in op het regionale grondwater of watersystemen waar enig Natura 2000-gebied onderdeel van is. Negatieve effecten op de voor het Natura 2000-gebieden geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen, anders dan stikstofdepositie, zijn daarom op voorhand uitgesloten.

De enige storingsfactor waarvan op voorhand niet duidelijk is of deze relevant is, is verzuring en vermesting door N-depositie (stikstofdepositie) uit de lucht. En Kennemerland-Zuid heeft stikstofgevoelige habitattypen. Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie zijn daarom niet op voorhand uit te sluiten.

Effectbeoordeling stikstof[1]
Uit de AERIUS-berekeningen uitgevoerd voor het project, volgt dat er (zonder aanvullende maatregelen) sprake is van een verhoogde depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden als gevolg van de aanlegfase van de busbaan (maximaal 0,04 mol/ha/j). Om zorg te dragen dat tijdens de aanlegfase geen tijdelijke toename plaatsvindt (maximaal 0,00 mol/ha/j) is voor een deel van de werktuigen vastgelegd dat deze elektrisch aangedreven of op een andere manier uitstootvrij dienen te zijn.
Voor de gebruiksfase geldt dat er geen sprake is van een verhoogde depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden.
De berekeningen en uitgangspunten hiervoor zijn terug te vinden in Bijlage 4 van deze natuurtoets.

[1] *Deze beoordeling is aangepast op 08-06-2023 naar de huidige wet en regelgeving rondom stikstof.*

4 Beschermde soorten

4.1 Juridisch kader

De Wnb kent drie algemene beschermingsregimes waarin de voorschriften van de Vogelrichtlijn (Publicatieblad van de Europese Unie, 2010), Habitatrichtlijn (Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, 1992) en twee verdragen (Bern en Bonn) zijn geïmplementeerd en waarin aanvullende voorschriften zijn gesteld voor de dier- en plantensoorten die niet onder die specifieke voorschriften vallen, maar wel bescherming nodig hebben. Het gaat om de volgende beschermingsregimes:

- *Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn (paragraaf 3.1 van de Wnb)*
  Dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels (zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn).
- *Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (paragraaf 3.2 van de Wnb)*
  Dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage IV bij de Habitatrichtlijn, Bijlage I of II bij het Verdrag van Bern en Bijlage II bij het Verdrag van Bonn.
- *Beschermingsregime andere soorten (paragraaf 3.3 van de Wnb)*
  Dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage A en B van de Wnb. Het gaat hier om de bescherming van zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten van nature voorkomend in Nederland.

Verbodsbepalingen
Elk van de beschermingsregimes kent zijn eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van deze verboden. De verbodsbepalingen in de paragrafen 3.1 en 3.2 (van de Wnb) zijn een-op-een overgenomen uit de genoemde richtlijnen (zie Tabel 2-1) en verdragen en zijn uitsluitend van toepassing op de in deze richtlijnen en verdragen genoemde soorten.

Tabel 2-1: overzicht van de verbodsbepalingen van Wet natuurbescherming, onderdeel Soortenbescherming.

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn § 3.1	Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn § 3.2	Beschermingsregime andere soorten § 3.3
Artikel 3.1 lid 1 Het is verboden in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen.	**Artikel 3.5 lid 1** Het is verboden soorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.	**Artikel 3.10 lid 1a** Het is verboden soorten opzettelijk te doden of te vangen.
Artikel 3.1 lid 2 Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.	**Artikel 3.5 lid 2** Het is verboden dieren opzettelijk te verstoren.	**Artikel 3.10 lid 1b** Het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen.
Artikel 3.1 lid 3 Het is verboden eieren te rapen en deze onder zich te hebben.	**Artikel 3.5 lid 3** Het is verboden eieren van dieren in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.	
Artikel 3.1 lid 4 Het is verboden vogels opzettelijk te storen.	**Artikel 3.5 lid 4** Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen	**Artikel 3.10 lid 1c** Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.
Artikel 3.1 lid 5 Opzettelijk storen is niet verboden indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.	**Artikel 3.5 lid 5** Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.	

De bepalingen in paragraaf 3.3 zien toe op de ‘nationale’ andere soorten die zijn genoemd in de bijlagen A en B bij de Wnb. Hiervoor geldt een kleiner aantal verbodsbepalingen. Bij de toetsing aan het soortbeschermingsdeel van de Wnb wordt bepaald of beschermde plant- en diersoorten kunnen voorkomen in het onderzoeksgebied en of de functionaliteit van het leefgebied van deze soorten aangetast wordt als gevolg van het project, waardoor de gunstige staat van instandhouding in gevaar komt.

Ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden
In beginsel moet met voorzorgsmaatregelen ervoor worden gezorgd dat de functionaliteit van het leefgebied niet wordt aangetast en soorten niet worden verwond of gedood. Lukt dat niet en worden dus verbodsbepalingen overtreden, dan moeten mitigerende maatregelen genomen worden en is een ontheffing nodig. Het beschermingsregime van de soort bepaalt de mogelijkheid tot het verkrijgen van een ontheffing.

Artikelen 3.3, 3.8 en 3.10 van de Wnb bevatten de ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden van de genoemde verboden per beschermingsregime. Voor soorten van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn kan alleen vrijstelling worden verleend op basis van de in deze richtlijnen genoemde belangen (bijvoorbeeld openbare veiligheid of dwingende reden van groot openbaar belang). Onder de Wnb geldt voor deze soorten een ontheffingsplicht, behalve als het bevoegd gezag door middel van een zogenoemde vrijstelling anders besluit[2]. Voor de ‘nationaal beschermde soorten’ van artikel 3.10 kunnen provincies en het ministerie van LNV een algemene vrijstelling van de ontheffingsplicht vaststellen middels een verordening. De provincie is het bevoegd gezag voor het al dan niet verlenen van vergunningen en ontheffingen in het kader van de Wnb. Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, is het rijk in de vorm van de minister van LNV bevoegd gezag (Staatsblad, 2016). Het bevoegd gezag voor dit project is de provincie Noord-Holland.

Voor sommige soorten geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen bij ruimtelijke ingrepen op basis van Provinciale Staten vastgestelde provinciale verordeningen. De vrijgestelde soorten in Noord-Holland zijn in Tabel 2-2 weergegeven. In specifieke gevallen geldt een vrijstelling van ontheffingsplicht als ruimtelijke ontwikkelingen uitgevoerd worden volgens een goedgekeurde gedragscode. De algemene zorgplicht uit artikel 1.11 blijft wel te allen tijde van toepassing.

Tabel 2-2: overzicht van de soorten met een algemene vrijstelling voor ruimtelijke ingrepen in Provincie Noord-Holland.

Grondgebonden zoogdiersoorten			**Amfibieën**
Aardmuis	Gewone bosspitsmuis	Ree	Bruine kikker
Bosmuis	Haas	Rosse woelmuis	Gewone pad
Dwergmuis	Huisspitsmuis	Tweekleurige bosspitsmuis	Kleine watersalamander
Dwergspitsmuis	Konijn	Veldmuis	Meerkikker
Egel	Ondergrondse woelmuis	Vos	Bastaardkikker (middelste groene kikker)
		Woelrat	

Algemene zorgplicht
Voor alle in het wild levende planten en dieren (dus ook voor soorten die niet zijn opgenomen in de Wnb) geldt de algemene zorgplicht conform Wnb artikel 1.11. Deze plicht houdt in dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving. Veelal komt de zorgplicht erop neer dat tijdens werkzaamheden negatieve effecten op planten en dieren zoveel mogelijk worden voorkomen, en dat bij de inrichting aandacht wordt besteed aan de realisatie van geschikt habitat voor plant en dier. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht betekent niet

[2] *Met uitzondering van een aantal in artikel 1.3 van de Wnb genoemde projecten (van nationaal belang).*

dat geen effecten mogen optreden, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, op zodanige wijze gebeurt dat de verstoring en eventueel lijden zo beperkt mogelijk is.

Voorzorgs- en mitigerende maatregelen
Indien door voorzorgsmaatregelen de negatieve effecten volledig kunnen worden opgeheven, waardoor overtreding van de verbodsbepalingen voorkomen kan worden, is het aanvragen van een ontheffing niet nodig. Het gaat erom dat de voorzorgsmaatregel zorgt dat de functionaliteit van voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaatsen van de aanwezige beschermde soort blijft behouden en de betreffende soort niet gedood, verwond of verstoord wordt. Voorzorgsmaatregelen worden als randvoorwaarde meegegeven aan de aannemer. Indien dit niet wenselijk of mogelijk is, dan dienen mitigerende maatregelen genomen te worden om de optredende effecten te verzachten. Wanneer er sprake is van het overtreden van één of meerdere verbodsbepalingen, moet een ontheffing worden aangevraagd.

Opzettelijkheid
In de Wnb is voor veel verbodsbepalingen de term opzettelijk van toepassing. Niet-opzettelijke handelingen waarbij verbodsbepalingen overtreden worden zijn niet verboden. Daarbij is van belang dat het Europese Hof van Justitie in zijn jurisprudentie heeft bepaald dat onder opzet ook voorwaardelijke opzet moet worden begrepen: "Daarvan is sprake als iemand een handeling verricht en daarbij bewust de aanmerkelijke kans aanvaardt dat zijn gedragingen schadelijke gevolgen hebben voor een dier of plant".

Wezenlijke invloed
Met de term 'wezenlijke invloed' wordt gedoeld op een wezenlijk negatieve invloed op een soort of populatie. Om te bepalen of sprake is van een wezenlijk (negatieve) invloed dienen de effecten van de activiteiten of werkzaamheden op de populatie te worden onderzocht. Of hiervan sprake is hangt af van de lokale, regionale, landelijke en Europese stand van de soort. Er is geen sprake van een wezenlijke invloed wanneer de populatie de mogelijke negatieve effecten van de activiteiten of werkzaamheden zélf op een zodanige wijze (bijvoorbeeld doordat voldoende uitwijkmogelijkheden zijn naar een volwaardig leefgebied elders) teniet kan doen dat er geen invloed is op de huidige staat van instandhouding van de soort. Verder is van belang of het effect van tijdelijke of permanente aard is.

4.2 Werkwijze

Er zijn verspreidingsgegevens van beschermde soorten opgevraagd uit de Nationale Databank Flora en Fauna (hierna: NDFF) voor het plangebied en de nabije omgeving (grofweg een straal van één kilometer rondom het plangebied) van de afgelopen 10 jaar (NDFF, 2020).

Op 2 december 2020 is het plangebied bezocht door ondergetekende ter zake deskundige ecoloog van Royal HaskoningDHV (T. van Vreeswijk). Het was tijdens de inspectie gedeeltelijk bewolkt, 9 graden; daarbij stond een matige wind (windkracht 4 Beaufort) uit zuidelijke richting.

Er is daarnaast gesproken met meerdere personen die kennis hebben over het plangebied en de omgeving:
- op 2 december 2020 is tijdens het veldbezoek gesproken met de bewoners van Hillegommerdijk 48 en 49 en de beheerder van de ijs- en skeelerclub;
- op 17 januari 2021 is contact geweest met de vogelwerkgroep van Zuid-Kennemerland (C. Brunner);
- op 18 februari 2021 is telefonisch contact geweest met de heer K. van den Berg (boswachter bij Staatsbosbeheer);
- op 17 februari 2021 is telefonisch contact geweest met de heer T. van Spanje (voorheen werkzaam bij Staatsbosbeheer);
- op 8 maart 2021 is telefonisch contact geweest met de heer L. Buurma, een zeer ervaren ornitholoog uit Lisserbroek, waarmee via de vogelwerkgroep van Zuid-Kennemerland contact is gelegd.

In onderhavig rapport is bepaald wat de mogelijke effecten van voorgenomen ingreep zijn op de mogelijk voorkomende beschermde soorten. Vervolgens is bepaald of de voorgenomen ingreep kan leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb. Wanneer er voorzorgsmaatregelen genomen kunnen worden om deze negatieve effecten en daarmee een overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen, worden deze omschreven. Er wordt tevens aangegeven of, en zo ja, voor welke soorten, nader soortgericht onderzoek nodig is om de aanwezigheid van beschermde soorten vast te stellen of uit te sluiten. Tot slot wordt aangegeven of het aanvragen van een ontheffing of vergunning in het kader van de Wnb noodzakelijk is en zo ja voor welke soorten en verbodsartikelen dit van toepassing is.

4.3 Aanwezigheid beschermde soorten, effectbeoordeling en benodigde vervolgstappen.

4.3.1 Vaatplanten

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn beschermde vaatplanten. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde vaatplanten waargenomen. Dit is logisch, omdat het buiten de bloeiperiode van beschermde vaatplanten plaatsvond. Het plangebied bestaat echter uit voormalig intensief beheerd akkerland, wegbermen, parkachtige bospercelen en de achtertuinen van enkele bewoners van Lisserbroek. De meeste beschermde plantensoorten hebben meer basische groeiplaatsen op minerale grond die typerend is voor akkerkruiden en pioniervegetaties van overwegend kalkhoudende gronden. Anderzijds zijn er nog een beperkt aantal soorten van natte, zeer schrale, zwak zure omstandigheden opgenomen in de lijst van beschermde planten. Dergelijk biotoop ontbreekt in het plangebied. Hierdoor kunnen beschermde vaatplanten worden uitgesloten binnen het plangebied.

Overige bijzondere soorten
Overige bijzondere, maar niet wettelijk beschermde, soorten die in de omgeving zijn waargenomen, zijn in onderstaande tabel weergegeven. De dichtstbijzijnde waarnemingen betreffen kleverige reigersbek en waterscheerling. Kleverige reigersbek is waargenomen op het bermtalud langs de N207, zo'n 500 meter ten westen van de beoogde aansluiting op de Getsewoudweg. Kleverige reigersbek is op landelijke schaal zeldzaam, maar aan de kust is de soort algemeen. De binnenlandse waarnemingen betreffen meestal adventief vondsten op plaatsen waar kalkrijk zand is aangevoerd, wat hier ook het geval is. Waterscheerling is waargenomen langs de ringvaart, zo'n 300 meter ten zuiden van de beoogde HOV brug. Waterscheerling is een forse moerasplant die groeit op venige, zuurstofarme, bodems, in zoete tot zeer zwak brakke, vrij voedselrijke milieus. Ze is een waardplant voor de koninginnenpage en komt vrij algemeen voor in laagveengebieden langs voedselrijke oevers. Het is mogelijk dat voorgenoemde soorten ook groeiplaatsen hebben op de locatie langs de ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met op de Getsewoudweg.

Tabel 4-1. De bijzondere soorten met een Rode Lijst Status die in de omgeving van het plangebied zijn waargenomen. Bron: NDFF.

Soort naam	Rode Lijst Status	Soort naam	Rode Lijst Status
Akkerandoorn	Kwetsbaar	Kleverige reigersbek	Bedreigd
Bolderik	Kwetsbaar	Schijnraket	Kwetsbaar
Franse silene	Bedreigd	Stengelloze sleutelbloem	Kwetsbaar
Kamgras	Gevoelig	Waterscheerling	Kwetsbaar
Kleine ratelaar	Gevoelig	Wilde kievitsbloem	Bedreigd

4.3.1.1 Effectbeoordeling

In het plangebied komen geen beschermde vaatplanten voor. Het overtreden van een verbodsbepaling uit de Wnb ten aanzien van vaatplanten kan daarom worden uitgesloten. Wel komen mogelijk bijzondere soorten van de Rode lijst voor. Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.

4.3.1.2 Nader onderzoek en vervolg

Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met op de Getsewoudweg. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen. Dit moet in overleg met en onder begeleiding van een ecologisch deskundige.

4.3.2 Grondgebonden zoogdieren

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van wezel en bunzing. Het plangebied ligt in of op de grens van het bekende verspreidingsgebied van de hermelijn, Noordse woelmuis en waterspitsmuis. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) beschermde grondgebonden zoogdieren waargenomen.

Voor de meer algemeen voorkomende zoogdieren waaronder aardmuis, bosmuis, veldmuis, ree en vos geldt dat ze beschermd zijn onder de Wnb, maar dat ze door de provincie zijn vrijgesteld van verbodsbepalingen bij ruimtelijke ingrepen. Wel geldt voor deze soorten de algemene zorgplicht. Hiervoor worden in paragraaf 4.4 maatregelen omschreven die bij de uitvoer van de werkzaamheden dienen te worden nageleefd om negatieve effecten op deze soorten zoveel mogelijk te beperken. Deze soorten worden verder niet individueel behandeld in deze natuurtoets. De aanwezigheid van andere beschermde grondgebonden zoogdiersoorten is op basis van hun verspreidingsgegevens uitgesloten.

Noordse woelmuis en waterspitsmuis
Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor de waterspitsmuis en Noordse woelmuis. Deze muizensoorten leven langs watergangen met specifieke omstandigheden, waaronder een goed ontwikkelde watervegetatie en ruig begroeide, kruidenrijke oevers. Dergelijk biotoop ontbreekt binnen het plangebied. De aanwezigheid van deze muizensoorten is uitgesloten.

Steenmarter, wezel, hermelijn, bunzing
Het plangebied biedt zeer geschikt leefgebied voor de wezel in de vorm van open en droog natuur- en cultuurlandschap. De wezel vermijdt natte gebieden. De hermelijn lijkt daarentegen een voorkeur te hebben voor de wat vochtigere terreinen, waardoor het plangebied – met een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter – voor de hermelijn iets minder geschikt biotoop biedt. De oever van de Hillegommerdijk is daarentegen wel voor een hermelijn.

Het plangebied biedt ook voor de bunzing en steenmarter een variatie aan bodemgebruiksvormen (bossen, akkerland, landelijke bebouwing en tuinen) en bijhorende lineaire structuren (oeverbegroeiingen, bos- en akkerranden en taluds). De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is daarom aannemelijk. Op de percelen langs de Hillegommerdijk en op de bospercelen in het NNN-gebied zijn mogelijk verblijfplaatsen aanwezig. Bij de boswachter van Staatsbosbeheer (de heer K. van den Berg) is het bekend dat in het NNN-gebied op wildcamera's wezel en steenmarter zijn waargenomen. In het NDFF zijn, in het gebied waar het tracé is voorzien, met behulp van vaste wildcamera's waarnemingen bekend van de wezel. Op de Hillegommerdijk 48 liggen in de achtertuin takkenrillen (Figuur 4-1). Daarnaast hebben het akkerland, de strook langs de N207 potentie en de oever van de Hillegommerdijk potentie als jachtgebied.

Figuur 4-1. De takkenrillen op het terrein van Hillegommerdijk 48. Foto: RHDHV, 2021.

4.3.2.1 Effectbeoordeling

Wanneer er leefgebied aanwezig is, kan de herinrichting van het plangebied ten behoeve van de busbaan leiden tot vernietiging van in dit leefgebied aanwezige verblijfplaatsen en is er kans op het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1a en 1b, van de Wnb. Ook kan de aanleg van de busbaan leiden tot toename van aanrijdingsslachtoffers in de nieuwe situatie. Met name ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder andere ter hoogte van de nieuw te plaatsen brug en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt. Een stelselmatig doodrijden van individuen kan een negatief effect hebben op de gunstige staat van instandhouding, die voor deze soorten al in huidige situatie niet gunstig is (of onbekend). Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1b van de Wnb.

4.3.2.2 Vervolg

De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is zeer aannemelijk. Waarnemingen uit de NDFF bevestigen dit. Er wordt daarom aangenomen dat deze diersoorten in het gebied voorkomen. Nader onderzoek is niet nodig. Er een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen uitvoeren. Er dient daarvoor een alternatief leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen, zodat de (gunstige) staat van instandhouding kan worden geborgd. Verkeersslachtoffers kunnen worden voorkomen door ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder de brug door en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt, faunapassages te plaatsen met een goede geleiding er naartoe te regelen (bv met faunarasters).

4.3.3 Vleermuizen

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten beschermde vleermuizen. Het gaat om gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige

dwergvleermuis en watervleermuis. De overige vleermuissoorten die in Nederland voorkomen, komen niet in dit deel van Nederland voor en kunnen op basis van hun verspreidingsgegevens worden uitgesloten. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) vleermuizen waargenomen.

Migratie- en vliegroute
De ringvaart en de N207 zijn onderdeel van de ecologische verbinding 'Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving' van het NNN. Die verbindt een aantal grote, waterrijke natuurgebieden in Zuid-West Rijnland en de Amstel, Gooi en Vechtstreek, waaronder de Westeinderplassen, Kagerplassen, Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede. Voor vleermuizen, zoals de meervleermuis en watervleermuis, is de ringvaart van belang als foerageergebied en vliegroute.
Op het talud langs de N207 is ter hoogte van de aansluiting op de Getsewoudweg geen hogere struikvegetatie aanwezig. Voor vleermuizen heeft dit deel van de ecologische verbinding daarom geen potentie als essentiële migratie- en vliegroute.

Verblijfplaatsen
Van bovengenoemde vleermuissoorten komen in stedelijke omgeving voornamelijk de gewone dwergvleermuis, en daarnaast ook ruige dwergvleermuis en laatvlieger voor. De laatste soort wordt doorgaans in de randen van bebouwde gebieden en in open gebieden gevonden. Ook kunnen minder algemene soorten als gewone grootoorvleermuis, rosse vleermuis, watervleermuis en meervleermuis in stedelijke omgeving voorkomen, afhankelijk van de aanwezigheid van geschikte verblijfplaatsen en/of brede wateren.

Van deze soorten hebben de rosse vleermuis, gewone grootoorvleermuis en ruige dwergvleermuis verblijfplaatsen in bomen. In de paarperiode wordt door ruige dwergvleermuis ook gebruikt gemaakt van gebouwen. De laatvlieger en gewone dwergvleermuis hebben hun verblijfplaats in gebouwen. De gewone dwergvleermuis wordt daarnaast in de paarperiode ook in bomen aangetroffen. De gewone grootoorvleermuis en watervleermuizen maken zowel van (ondergrondse) gebouwen als bomen gebruik. Er wordt onderscheid gemaakt in typen verblijfplaatsen. Er zijn bijvoorbeeld kraamverblijven, paarverblijven en winterverblijven; deze zijn de belangrijkste voor de levenscyclus en populaties van vleermuizen.

Box 4-1. De woningen van Hillegommerdijk 52 - 56
Binnen het plangebied liggen twee woningen. Deze woningen moeten waarschijnlijk wijken voor het plan en daarom (deels) gesloopt worden. De woning aan de Hillegommerdijk 55/56 is een lage woning met één verdieping. Het dak heeft een dakrand met overstek die aan de zijkant en achterkant van de woning aan de onderzijde open is (Figuur 4-2). Het dakbeschot rust direct op de muur en de dakbalken lopen door tot buiten de muur. Bovenaan, tegen het dakbeschot aan, zijn open stootvoegen aanwezig. Deze open stootvoegen geven toegang tot de spouwmuur erachter. Aan de voorzijde van de woning wordt het hemelwater aan beide zijden van de dakgoot via een regenpijp weggevoerd. Ook hier zijn openingen aanwezig die mogelijk via de boeidelen toegang geven tot het dak.

De woning aan de Hillegommerdijk 52 is wat hoger, met twee verdiepingen en een souterrain aan de achterzijde. Aan de kopse kant van de woning lopen de gordingen door tot buiten de muur. Hier zijn bovenaan, tegen het dakbeschot aan, openingen aanwezig die toegang geven tot het dak en mogelijk de spouwmuur (Figuur 4-3). Verder zitten er onder het woonkamerraam ventilatievoegen die in open verbinding staan met de spouw.

Figuur 4-2. De zuid- en oostzijde van Hillegommerdijk 55, met de dakrand met overstek en stootvoegen die de vleermuizen toegang geven tot de spouw. Foto's: RHDHV, 2020.

Figuur 4-3. De west- en zuidzijde van Hillegommerdijk 52, met de opening net boven de gording stootvoegen die de vleermuizen toegang geven tot de spouw en het dak. Foto's: RHDHV, 2020.

Beide woningen hebben openingen die toegang geven tot bepaalde structuren van de woning die vleermuizen als verblijfplaats kunnen gebruiken (zoals spouw en dak). De woningen zijn in potentie geschikt als:

1. zomer-, kraam- paar- en winterverblijfplaats voor de gewone dwergvleermuis. Gebouwen worden door gewone dwergvleermuizen ook als winterverblijf gebruikt, waarbij vergelijkbare plaatsen als in de zomer benut worden. Bij vorst zoeken ze vaak verwarmde gebouwen op. Daar verzamelen groepen dieren zich dan bij zogenaamde massawinterverblijfplaatsen (Vleermuiswerkgroep Nederland, 2021). Massawinterverblijfplaatsen worden vaak gevonden in wat grotere, hogere gebouwen, zoals flat- of kantoorgebouwen. De woningen voldoen niet aan deze eisen. De aanwezigheid van een massawinterverblijfplaats is daarom uitgesloten.
2. zomer-, kraam- paar- en winterverblijfplaats voor de laatvlieger.
3. zomer-, kraam- en paarverblijfplaats voor meervleermuis. Voor zover bekend is, overwinteren meervleermuizen in Nederland in mergelgroeven, bunkers, forten, vestingwerken, oude steenfabrieken en kelders (Vleermuiswerkgroep Nederland, 2021). De aanwezigheid van winterverblijfplaats is daarom uitgesloten.
4. paarverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis (tijdens najaarsmigratie). Net als de meervleermuis, geldt ook voor de ruige dwergvleermuis dat de paarverblijfplaatsen over het algemeen langs trekroutes van zomerverblijven naar winterverblijven liggen, waarvoor vaak kanalen, beken, vaarten en brede sloten worden gebruikt. In de zomer verblijft de ruige dwergvleermuis in Nederland in spleten en gaten in bomen, achter loshangend schors en in kasten.
5. zomerverblijfplaats van de gewone grootoorvleermuis. De gewone grootoorvleermuis is sterk gebonden aan kleinschalig landschap en bosgebieden en is in de open polderlandschappen in West- en Noord-Nederland een zeldzaamheid. Aangezien de soort echter in de omgeving is waargenomen, is de aanwezigheid van zomerverblijfplaatsen niet op voorhand uit te sluiten.

Kraamkolonies zijn echter zeer zeldzaam en gezien de atypische locatie niet in dit gebouw te verwachten. Als winterverblijf worden vooral ondergrondse ruimten gebruikt, zoals grotten, kalksteengroeven, oude steenfabrieken, bunkers, forten, vestingwerken, ijskelders en (kasteel)kelders. De herfst en het voorjaar is de baltsperiode van de grootoorvleermuizen. Dan proberen de mannetjes luid roepend vrouwtjes te lokken, terwijl ze rondvliegen of aan bijvoorbeeld een boomstam hangen. In die tijd worden seksueel actieve mannetjes veelal in boomholtes, op zolders en in nest- en vleermuiskasten gevonden (Vleermuiswerkgroep Nederland, 2021). Winter- en paarverblijfplaatsen worden daarom niet verwacht.

De overige vleermuissoorten maken geen gebruik van gebouwen en de aanwezigheid van verblijfplaatsen van deze soorten in de woningen is daarom uitgesloten.

Houtopstanden

De houtopstand die men voornemens is te kappen op perceel van Hillegommerdijk 48 is gecontroleerd op spechtenholen, ingerotte knoesten en loszittend schors. In één boom is een scheur aangetroffen die zodanig diep is dat deze als zomer- of paarverblijfplaats zou kunnen dienen voor een of enkele individuen van de wat kleinere vleermuissoorten, zoals gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en watervleermuis.

Figuur 4-4. De boom met scheur op perceel van Hillegommerdijk 48. Foto: RHDHV, 2021.

De scheur heeft geen potentie als kraamverblijfplaats, daar lijkt deze niet diep genoeg voor. De andere bomen op het perceel zijn gaaf en hebben geen potentiële verblijfplaatsen. Ook de houtopstand die men voornemens is te kappen in het NNN-gebied is gecontroleerd op spechtenholen, ingerotte knoesten en loszittend schors. Deze zijn niet aangetroffen. De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen is hier uitgesloten.

Foerageergebied

In het plangebied is potentieel foerageergebied aanwezig, in de vorm van de aanwezige bomen(rijen), struweel, de ringvaart en de (oeverzones langs de) watergangen. Er zijn echter veel alternatieven in de omgeving, langs de Hillegommerdijk en in het NNN-gebied, waar de vleermuizen ook zouden kunnen foerageren. Essentieel foerageergebied in het plangebied is uitgesloten.

4.3.3.1 Effectbeoordeling

Wanneer er verblijfplaatsen aanwezig zijn, leidt de sloop van de woningen of de kap van de boom tot vernietiging van verblijfplaatsen en is er kans op het verstoren en doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

Bovendien geldt dat te plaatsen brug een barrière kan vormen voor vleermuizen die de vaart als vliegroute gebruiken. Om verkeersslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011). Verder kan de inzet van kunstlicht bij de werkzaamheden en het gebruik van kunstverlichting op de brug leiden tot verstoring van de migratie- en vliegroute boven de ringvaart. De dieren worden daarmee gedwongen om een minder geschikte route om het verstoorde gebied heen te kiezen of om te keren en daarbij op zoek te moeten naar andere, wellicht suboptimaal foerageergebied en/of vliegroute. Er kan daarom niet worden uitgesloten dat tijdens de werkzaamheden en in de eindsituatie individuen worden verstoord en de functie van een mogelijk aanwezige essentiële migratie- en vliegroute tijdelijk en permanent wordt aangetast. Ook een indirect effect op het gebruik van verblijfplaatsen kan niet worden uitgesloten. Dit kan leiden tot een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

4.3.3.2 Nader onderzoek en vervolg

Nader onderzoek is nodig om te bepalen of de bomen en gebouwen een functie hebben als verblijfplaats voor vleermuizen. Het onderzoek dient zich te richten op de in voorgaande paragraaf genoemde functies en soorten. Indien verblijfplaatsen worden aangetroffen, is er een ontheffing op de Wnb nodig om de sloopwerkzaamheden te mogen uitvoeren. Er dient dan een alternatief leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen.

De functie van de migratie- en vliegroute boven de ringvaart is een gegeven, dit hoeft niet nog nader te worden onderzocht. In het vervolg op deze natuurtoets dient te worden onderzocht of effecten kunnen worden voorkomen door de brug voor vleermuizen geschikte afmetingen te geven (Boonman 2011) en verlichting boven de ringvaart te vermijden of te beperken (geen verlichting is het beste). Om een ontheffing te krijgen voor aantasting van de migratie- en vliegroute dient namelijk een alternatief te worden aangeboden, wat in deze situatie moeilijk te realiseren is.

4.3.4 Broedvogels

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten broedvogels met zowel jaarrond als niet-jaarrond beschermde nesten. Tijdens het veldbezoek zijn voornamelijk stadsvogels en vogels van bos en struweel waargenomen, waaronder halsbandparkiet, fazant, winterkoning, roodborst, merel, vink, koolmees, grote bonte specht, buizerd en torenvalk.

4.3.4.1 Vogels met jaarrond beschermde nesten

Gebouwen
Binnen het plangebied liggen twee woningen (zie Box 4-1). Beide woningen zijn gecontroleerd op hun potentie als nestlocatie voor gierzwaluw en huismus. Hoewel de openingen onder de dakrand van beide woningen aan de Hillegommerdijk potentie bieden als nestlocatie voor de huismus, is de huismus tijdens het veldbezoek niet gehoord en gezien. De huismus is zeer honkvast. Hij blijft het gehele jaar in de buurt van zijn eenmaal gekozen nest. Op basis van dit eenmalige veldbezoek kan het voorkomen van de huismus niet worden uitgesloten.

De openingen aan de kopse kant de woning aan de Hillegommerdijk 52 hebben potentie als nestlocatie voor gierzwaluw. Krijtstrepen zijn niet gevonden, maar dat is geen garantie dat de dieren er niet zitten. Voor de gierzwaluw is Hillegommerdijk 55/56 iets minder geschikt. De heg aan de zijkant staat erg dicht op de zijmuur en ook aan de achterzijde is er aanbouw aanwezig, waardoor de gierzwaluw niet veel ruimte heeft om zich vanuit de nestopening bij het uitvliegen naar beneden te laten vallen en andersom niet makkelijk vrij kan invliegen. De aanwezigheid van gierzwaluw nesten Hillegommerdijk 55/56 is daarom uitgesloten.

Terrein ijs- en skeelerclub
De beheerder van de ijs- en skeelerclub gaf aan dat vanaf de heggen langs de sloot door uilen op muizen wordt gejaagd. Op het terrein van Hillegommerdijk 49 hebben in het verleden ook in de struwelen uilen geroest, maar die zitten daar al jaren niet meer. Welke uilensoort het betrof, is niet bekend. Er zijn in de NDFF geen waarnemingen bekend van uilen in deze omgeving. Ook de boswachter van Staatsbosbeheer (de heer K. van den Berg) en de ornitholoog uit Lisserbroek (de heer L. Buurma) zijn niet bekend met een mogelijke roestplek op de ijs- en skeelerclub voor uilen. Op het moment van het veldbezoek zijn er geen uilen of sporen (braakballen en krijtsporen) waargenomen. Er zijn geen aanwijzingen dat de ijs- en skeelerclub op dit moment een belangrijke functie heeft voor uilen.

Houtopstanden
De houtopstand die men voornemens is te kappen op perceel van Hillegommerdijk 48 is gecontroleerd op spechtenholen en nesten. Deze zijn niet aangetroffen. In het meest zuidoostelijke deel (buiten het plangebied) van het perceel is een vermoedelijk kraaiennest gevonden. Kraaiennesten worden soms door vogels met jaarrond beschermde nesten zoals buizerd, havik, sperwer of ransuil in gebruik genomen en verder uitgebouwd tot horst. Op dit moment zijn er echter geen aanwijzingen dat het nest door voorgenoemde vogelsoorten in gebruik is genomen. Het nest is niet verder uitgebouwd. Bij de bewoners is geen roofvogelactiviteit op hun terrein bekend.

Ook de houtopstand die men voornemens is te kappen in het NNN-gebied is gecontroleerd op spechtenholen en nesten. Deze zijn – met uitzondering van een aantal kleine nesten van een vermoedelijke zangvogel – niet aangetroffen. In het NNN-gebied zijn waarnemingen van de torenvalk bekend. Tijdens het veldbezoek is door ondergetekende een foeragerende torenvalk waargenomen op het meer open terrein ten noorden van de parkeerplaats. Ten noorden van de N207 is een torenvalknestkast aanwezig. In het plangebied zelf zijn geen nestkasten waargenomen. Het plangebied heeft dan ook voornamelijk een functie als jachtgebied van de torenvalk.

Op het moment van het veldbezoek waren geen aanwijzingen dat er een nest door vogels in gebruik is waarvan het nest jaarrond beschermd is. Omdat er al een broedseizoen voorbij is en mogelijk nog meerdere broedseizoenen voorbijgaan voordat de werkzaamheden plaatsvinden is het aan te raden om nog een bezoek te laten plaatsvinden gericht op jaarrond beschermde nesten.

4.3.4.2 Vogels met niet jaarrond beschermde nesten

Binnen het plangebied zijn waarnemingen bekend van akker- en weidevogelsoorten als kievit, scholekster, grutto, tureluur, watersnip en wulp. Dit betreft soorten die foerageren en/of op doortrek zijn. Het open akkerland en weiland naast de N207 is nog in landbouwkundig gebruik. Veel broedvogels worden hier niet verwacht. Dit beeld wordt ook bevestigd door de boswachter van Staatsbosbeheer (de heer K. van den Berg) en de ornitholoog uit Lisserbroek (de heer L. Buurma). Broedende eenden kunnen in het gebied verwacht worden. Broedende eenden als zomertaling en kuifeend zijn waargenomen alsook bodembroedende zangvogels als graspieper, veldleeuwerik en gele kwikstaart, soorten van open weidegebied. Daarnaast zijn de aanwezige oevers en overige vegetatie (struweel, bos) geschikt voor vele andere algemene broedvogels zonder jaarrond beschermd nest.

4.3.4.3 Overige bijzondere soorten

In het NNN gebied zijn waarnemingen bekend van patrijs. Op het moment van het veldbezoek is de patrijs niet waargenomen. De patrijs staat op de Rode Lijst van Nederlandse broedvogels in de categorie Kwetsbaar. De boswachter van Staatsbosbeheer (de heer K. van den Berg) en de ornitholoog uit Lisserbroek (de heer L. Buurma) geven aan dat het gebied op dit moment geen bolwerk van de patrijs is, de waarnemingen die bekend zijn, betreffen losse waarnemingen. Het NNN gebied met onder andere de ruige overhoekjes en kruidenrijke perceelranden heeft wel potentie als leefgebied voor de partrijs. De oevers en het talud van de natuurverbinding langs de N207 biedt op dit moment marginaal leefgebied, maar heeft wel potentie wanneer hier enkele biodiversiteitsmaatregelen zouden worden doorgevoerd (zoals bloemrijke berm en bredere natuurvriendelijke oevers).

4.3.4.4 Effectbeoordeling

Wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd in het broedseizoen, kunnen nesten van algemeen voorkomende broedende vogels worden vernietigd en de broedende vogels worden verstoord. Wanneer daardoor het nest wordt verlaten, geldt dit als het opzettelijk vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van vogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.

Wanneer er gierzwaluwen in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broeden, leidt het slopen van de woning tot vernietiging van een jaarrond beschermde nestlocatie en is er kans op het vernietigen van eieren en het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.

4.3.4.5 Nader onderzoek en vervolg

Een nader onderzoek moet uitwijzen of de gierzwaluw daadwerkelijk in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broedt. Wanneer een gierzwaluw nestlocatie wordt gevonden, is een ontheffing van Wnb nodig om de woning te mogen slopen.

Voorzorgsmaatregelen
Het verstoren en vernietigen van broedgevallen van vogels zonder jaarrond beschermde nesten is het beste te voorkomen door te werken buiten het gangbare broedseizoen. Voor het gangbare broedseizoen geldt geen wettelijk vastgestelde periode, maar de meeste vogels broeden in de periode maart tot en met juli. Ook daarbuiten is het mogelijk dat broedende vogels worden aangetroffen.

Wanneer toch in het broedseizoen gewerkt gaat worden is, is het aan te bevelen om voorafgaande de start van de werkzaamheden het terrein door een ter zake kundig ecoloog te laten controleren op aanwezige broedvogels. Indien geen in gebruik zijnde nesten worden aangetroffen, kunnen de werkzaamheden starten. Indien echter in gebruik zijnde nesten worden vastgesteld, moet worden beoordeeld of de werkzaamheden kunnen aanvangen of dat bijvoorbeeld een bepaalde afstand tot het nest moet worden aangehouden. Deze voorzorgsmaatregelen dienen als eis bij werkzaamheden richting de aannemer te worden meegegeven en onder begeleiding van een ter zake kundig ecoloog te worden uitgevoerd.

Wanneer bovengenoemde voorzorgsmaatregelen worden nageleefd, is overtreding van de Wnb ten aanzien van algemeen voorkomende broedvogels uitgesloten.

4.3.5 Amfibieën

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde amfibieën waargenomen, maar dat werd ook niet verwacht omdat amfibieën ten tijde van het veldbezoek in winterrust waren. Voor meer algemeen voorkomende amfibieën waaronder bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en middelste groene kikker geldt dat de watergangen en de oevers en bosschages in de omgeving daarvan is geschikt voortplantings- en landbiotoop vormen voor deze soorten. Deze amfibiesoorten zijn beschermd onder de Wnb, maar zijn door de provincie vrijgesteld van verbodsbepalingen bij ruimtelijke ingrepen. Wel geldt voor deze soorten de algemene zorgplicht. Hiervoor worden in paragraaf 4.4 maatregelen omschreven die bij de uitvoer van de werkzaamheden dienen te worden nageleefd om negatieve effecten op deze soorten zoveel mogelijk te beperken. Zo kan aan de algemene zorgplicht worden voldaan. Deze soorten worden verder niet individueel behandeld in deze natuurtoets. De aanwezigheid van alle beschermde niet vrijgestelde amfibie soorten is op basis van hun verspreidingsgegevens uitgesloten.

4.3.6 Reptielen

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de nabije omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn van beschermde reptielen. Er zijn geen beschermde reptielen waargenomen tijdens het veldbezoek, maar dit werd ook niet verwacht omdat reptielen in de tijd van het veldbezoek in winterrust waren. De aanwezigheid van alle beschermde reptielen is op basis van hun verspreidingsgegevens uitgesloten.

4.3.7 Vissen

In de omgeving van het plangebied zijn in de NDFF geen waarnemingen bekend van beschermde vissoorten. In het plangebied liggen enkele watergangen waarvan mogelijk een deel gedempt moet worden of waar in de waterkolom zal worden gewerkt. Beschermde vissoorten zijn in deze watergangen niet te verwachten. De meeste beschermde vissoorten zijn namelijk soorten uit beken (elrits, beekdonderpad, beekprik), snelstromende rivieren (gestippelde alver), verlandende watergangen (grote modderkruiper), watergangen met koel en zuurstofrijk water (kwabaal) of vissoorten (houting, steur) die in rivieren of zijarmen hun paaiplaatsen hebben. Dergelijk biotoop ontbreekt in het plangebied. Hierdoor is het voorkomen van beschermde vissoorten uitgesloten.

Voor meer algemeen voorkomende niet beschermde vissoorten als: baars, bittervoorn, kleine modderkruiper, kroeskarper, rivierdonderpad en tiendoornige stekelbaars geldt dat de watergangen in het plangebied wel geschikt leefgebied vormen. Voor deze soorten geldt de algemene zorgplicht. In paragraaf 4.4 worden maatregelen omschreven die bij de uitvoer van de werkzaamheden dienen te worden nageleefd om negatieve effecten op deze vissoorten zoveel mogelijk te beperken, om zo aan de algemene zorgplicht te voldoen. Deze niet beschermde soorten worden verder niet individueel behandeld in deze natuurtoets.

4.3.8 Ongewervelden

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de nabije omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn van onder de Wnb beschermde ongewervelden. Het plangebied ligt wel op de grens van het verspreidingsgebied van de platte schijfhoren. De platte schijfhoren komt voor in zoete, heldere en schone wateren met een rijke begroeiing. Er kan niet worden uitgesloten dat de platte schijfhoren in de watergangen in het plangebied voorkomt.

Het plangebied kent geen geschikte waardplanten voor beschermde insecten. Vlinders en libellen zijn vaak afhankelijk van zeer specifieke omstandigheden, zoals bloemrijke graslanden of permanent stromende beken met goed ontwikkelde oevervegetaties. Het voorkomen van beschermde ongewervelden binnen het plangebied kan dan ook worden uitgesloten.

Overige bijzondere soorten
In het NNN-gebied Haarlemmermeer komt daarnaast bruin blauwtje voor. Bruin blauwtje is niet wettelijk beschermd, maar staat wel op de Rode Lijst met Status: gevoelig. Het bruin blauwtje komt voor op droge, zandige, open, kruidenrijke en schrale graslanden en kalkgraslanden (NDFF, 2021b). Het is een vrij schaarse standvlinder die tegenwoordig vooral nog voorkomt in de duinen en in opspuitterreinen in Zeeland en Noord- en Zuid-Holland. In Nederland heeft het als waardplant diverse soorten ooievaarsbek, met name kleine ooievaarsbek en gewone reigersbek.

4.3.8.1 Effectbeoordeling

In geval de platte schijfhoren in het plangebied voorkomt, kunnen negatieve effecten door de voorgenomen ontwikkeling op deze soort op voorhand niet worden uitgesloten. Eventueel aanwezige dieren kunnen door de werkzaamheden worden verstoord en gedood en de waterplanten waarin de dieren verblijven en waar ze van eten worden verwijderd. Dit laatste kan tot gevolg hebben dat de soort uit het gebied verdwijnt. Dit zijn overtredingen van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb).

Daarnaast komt er een bijzondere soorten van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.

4.3.8.2 Nader onderzoek en vervolg

Om overtreding van de verbodsbepalingen te voorkomen is nader onderzoek naar de functie van het gebied voor platte schijfhoren noodzakelijk. Indien aanwezigheid wordt aangetoond, is er een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te mogen uitvoeren. Er dient dan een alternatief leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het verstoren en doden van individuen te voorkomen. Bijvoorbeeld door bepaalde delen van de waterplantenvegetaties waarin de platte schijfhoren verblijft en van eet ongemoeid te laten, te verplaatsen of op een dusdanige manier in de waterkolom te werken dat op korte afstanden van elkaar altijd delen van het leefgebied onaangeroerd blijven.

Er wordt daarnaast geadviseerd in het compensatieplan voor de NNN (zie hoofdstuk 5) rekening te houden met het bruin blauwtje, door bijvoorbeeld het compensatiegebied zodanig in te richten dat de waardplant van deze soort er kan groeien.

4.4 Maatregelen algemene zorgplicht, ecologisch werkprotocol en meekoppelkansen

Voor alle soorten geldt de algemene zorgplicht. Onderstaand wordt een aantal maatregelen beschreven om aan de algemene zorgplicht te voldoen:

- De werkzaamheden worden bij voorkeur alleen overdag, tussen zonsopgang en zonsondergang uitgevoerd. Veel algemene en beschermde diersoorten zijn vooral actief gedurende de vroege ochtend, late avond en nacht;
- Er wordt één richting opgewerkt, zodat kleine (zoog)dieren van de werkzaamheden vandaan kunnen vluchten. Houd hierbij rekening met vluchtwegen (werk dus niet richting een doodlopende hoek) en zorg dat de dieren voldoende vrije ruimte hebben.

- Er wordt zoveel mogelijk gereden en gewerkt vanaf wegen en paden en vanaf werkterreinen ingericht in landbouwpercelen.
- Werklocaties zoals gronddepots blijven minimaal 10 meter verwijderd van bosjes, struiken en sloten met begroeide oevers.
- Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden kan een ecoloog het plangebied nalopen en eventueel aanwezige (niet-beschermde) amfibieën en grondgebonden zoogdieren oppakken of verjagen naar omringend geschikt terrein.
- De aannemer maakt enkel gebruik van de ruimte die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden, en ontziet daarbij plaatsen met begroeiing en/of beplanting zoveel mogelijk. Zo wordt onnodige verstoring van dieren en planten voorkomen;
- Wanneer de werkzaamheden gedurende langere tijd stilliggen, dient het terrein vóór herstart van de werkzaamheden geïnspecteerd te worden door een erkend ecoloog.

Daarnaast worden voor amfibieën en vissen specifiek de volgende maatregelen aangedragen:

- Maai en snoei voorafgaande aan de werkzaamheden de vegetatie, zodat amfibieën het werkgebied verlaten en elders hun toevlucht zoeken. Bij voorkeur worden deze werkzaamheden uitgevoerd eind in september of begin oktober, uiterlijk tot een week voor aanvang van de werkzaamheden.
- Voorkom opslag van materiaal nabij watergangen en in houtstructuren. Amfibieën vinden deze plekken erg fijn als overwinteringsplek. Wanneer deze materialen of afval tijdens of na afloop van de werkzaamheden verwijderd worden, is er kans dat individuen worden gedood. Dieren die het overleven, zijn niet meer in staat zijn een nieuwe winterrustplaats te vinden. Door het rondslingeren van afval te voorkomen en de opslag van materieel bij voorkeur op enige afstand van de bospercelen te plaatsen, wordt dit voorkomen.
- Voorkom zoveel mogelijk diepe gaten of andere obstakels. Als de werkzaamheden uitgevoerd worden tijdens de trek van padden en kikkers, kunnen kikkers hierin vast komen te zitten.
- Bij het eventueel dempen van watergangen dient dit in rustig tempo te worden uitgevoerd en richting open water zodat eventueel aanwezige amfibieën en vissen kunnen wegvluchten.

Indien het werken in de richting van open water niet mogelijk is, dienen amfibieën en vissen afgevangen te worden voor het dempen van de betreffende watergangen. Het afvangen van dieren dient te worden uitgevoerd door een deskundige op het gebied van deze soortgroepen.

Ecologisch werkprotocol

In een ecologisch werkprotocol staat omschreven welke maatregelen getroffen moeten worden om negatieve effecten op beschermde flora en fauna tijdens werkzaamheden te voorkomen. De voorzorgsmaatregelen genoemd in voorgaande paragrafen ten behoeve van algemene broedvogels en in het kader van de algemene zorgplicht moeten door (of ten minste onder begeleiding van) een ecologisch deskundige in een ecologisch werkprotocol worden uitgewerkt In het ecologisch werkprotocol dienen maatregelen te worden toegespitst op de exact uit te voeren ruimtelijk ingreep. Het is daarom van belang dat het ontwerp, uitvoeringperiode en in te zetten materieel tijdens het opstellen bekend zijn. Tevens dienen maatregelen uit (toekomstig) verkregen ontheffingen voor andere soortgroepen te worden opgenomen in het ecologisch werkprotocol. Het ecologisch werkprotocol dient tijdens de werkzaamheden op locatie aanwezig te zijn.

Meekoppelkansen voor soorten
Vanuit provincie Noord-Holland is aandacht gevraagd voor meekoppelkansen ter verhoging van de biodiversiteit binnen het project HOV Lisse – Schiphol. De provincie heeft hierover een adviesmemo opgesteld: *Advies IGI betreffende ecologische uitgangspunten HOV – Schiphol* (Provincie Noord-Holland, 2021) . De aandacht gaat uit naar:

- Het creëren of versterken van geschikt habitat voor soorten (leefgebied, voortplantingsgebied, voedsel etc.);
- Het verbinden en ontsnipperen van geschikt habitat ten behoeve van migratie voor soorten;
- De monitoring van effectiviteit van maatregelen.

Enkele in deze natuurtoets beschreven benodigde vervolgstappen ten aanzien van de Wnb, sluiten aan op mee koppelkansen voorgesteld door de provincie opgestelde. Het gaat om maatregen ten behoeven van onderstaande soorten/ soortgroepen.

Kleine marters

- Het aanleggen van faunapassages te hoogte van de Hillegommerdijk (en ringvaart Haarlemmermeer).

Dit draagt bij aan het verbinden en ontsnipperen van geschikt habitat voor migratie van soorten, maar is tevens nodig om doding en daarmee een overtreding van Artikel 3.10 lid 1a te voorkomen.

Vleermuizen

- Bij het ontwerp van de brug over de ringvaart rekening houden met zo min mogelijk of vleermuisvriendelijke verlichting op en/of onder de brug.
- Bij het ontwerp van de brug over de ringvaart, vleermuizen geschikte afmetingen hanteren (Boonman 2011). Om verkeersslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011).

Dit draagt bij aan het creëren of versterken van geschikt habitat voor soorten, maar is tevens nodig om verstoring van individuen en aantasting van de functie van een mogelijk aanwezige essentiële migratie- en vliegroute tijdelijk te voorkomen. Daarmee dient tevens een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb te worden voorkomen.

Gierzwaluw

- Indien nader onderzoek uitwijst dat de gierzwaluw in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broedt, is een ontheffing van Wnb nodig om de woning te mogen slopen. Als onderdeel van de ontheffing kan mogelijk gecompenseerd worden door gierzwaluwkasten in te bouwen in brugdelen van de brug.

Dit draagt bij aan het creëren of versterken van geschikt habitat voor soorten, maar is tevens nodig om er voor te zorgen dat er op elk moment voldoende geschikte broedplaatsen voor gierzwaluwen aanwezig zijn. Het vernietigen van een jaarrond beschermde nestlocatie is dan niet te voorkomen, hiervoor dient een ontheffing aangevraagd te worden.

4.5 Samenvatting

Tabel 4-2. Een samenvatting van de toetsing aan hoofdstuk 3 (Soorten) van de Wnb.

Soortgroep	In omgeving voorkomende beschermde soorten	Mogelijke functie van plangebied	Kan de ingreep leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb?	Vervolg
Vaatplanten	geen (wel mogelijk bijzondere soorten)*	n.v.t..	n.v.t.	Flora inventarisatie langs ringvaart* i
Grondgebonden zoogdieren	Noordse woelmuis, waterspitsmuis, steenmarter, bunzing, hermelijn, wezel	Steenmarter, bunzing, hermelijn, wezel: 1. vaste voortplantings- of rustplaatsen en jachtgebied op de percelen van inwoners Lisserbroek en de bospercelen in het NNN-gebied 2. jachtgebied op het akkerland en de strook langs de N207	Vernietiging verblijfplaatsen, doden van individuen (artikel 3.10 lid 1a en 1b van de Wnb)	Geen onderzoek nodig, er is voldoende bewijs o.b. waarvan het voorkomen aannemelijk is. Ontheffing is noodzakelijk.
Vleermuizen	gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis	1. de ringvaart is van belang als foerageergebied en migratie- en vliegroute voor meervleermuis en watervleermuis.	Aantasting van migratie- en vliegroute en verstoren van individuen van vleermuizen (artikel 3.5 lid 2 en 4 van de Wnb).	Geen onderzoek nodig. Functie is aannemelijk. Vervolg dient zich te richten op het vermijden of beperken van effecten. Aanbieden van alternatief(vereiste vanuit ontheffing) is moeilijk realiseerbaar.
		2. verblijfplaatsen in een boom en in de woningen aan de Hillegommerdijk	Vernietiging verblijfplaatsen, doden en verstoren van individuen van vleermuizen (artikel 3.5 lid 1, 2 en 4 van de Wnb).	Onderzoek nodig. Mogelijk ontheffing nodig indien verblijfplaatsen worden aangetroffen.
Broedvogels met jaarrond beschermde nesten	1. Vrijwel alle soorten met jaarrond beschermde nesten zijn wel eens waargenomen 2. De huismus was niet waargenomen, echter zijn 2 of 4	1. nestlocatie van gierzwaluw in de woning aan Hillegommerdijk 52	Het vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van gierzwaluwen, huismussen en roofvogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.	Onderzoek nodig. Mogelijk ontheffing nodig indien verblijfplaatsen worden aangetroffen.

Soortgroep	In omgeving voorkomende beschermde soorten	Mogelijke functie van plangebied	Kan de ingreep leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb?	Vervolg
	bezoeken nodig om de aanwezigheid uit te kunnen sluiten 3. Op het moment van het veldbezoek waren geen aanwijzingen dat er een nest door vogels in gebruik is waarvan het nest jaarrond beschermd is. Omdat er al een broedseizoen voorbij is en mogelijk nog meerdere broedseizoenen voorbijgaan voordat de werkzaamheden plaatsvinden is het aan te raden om nog een bezoek te laten plaatsvinden gericht op jaarrond beschermde nesten.	2. potentie als nestlocatie voor huismus (Hillegommerdijk 52 - en 55/56) 3. potentie als nestlocatie voor roofvogels ter hoogte van de houtopstanden		
Algemene broedvogels (geen jaarrond beschermde nesten)	algemene soorten als: gaai, ekster, zwarte kraai, houtduif, merel, roodborst, winterkoning et cetera	1. potentiële nesten in of op de gebouwen en andere objecten, bomen en struweel en langs de watergangen in en rondom het plangebied.	Het vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van vogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.	Voorzorgsmaatregelen voldoende.
Amfibieën	Vrijgestelde soorten als bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en middelste groene kikker	1. zomerbiotoop 2. winterbiotoop	n.v.t.	Voorzorgsmaatregelen in het kader van de algemene zorgplicht.
Reptielen	geen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Vissen	geen, wel mogelijk niet beschermde soorten als: baars, bittervoorn, kleine modderkruiper, kroeskarper, rivierdonderpad en tiendoornige stekelbaars	n.v.t.	n.v.t.	Voorzorgsmaatregelen in het kader van de algemene zorgplicht.

Soortgroep	In omgeving voorkomende beschermde soorten	Mogelijke functie van plangebied	Kan de ingreep leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb?	Vervolg
Ongewervelden	Platte schijfhoren (en een bijzondere Rode-Lijst soort)**	Leefgebied in de watergangen	Vernietiging verblijfplaatsen, doden en verstoren van individuen (artikel 3.5 lid 1, 2 en 4 van de Wnb).	Onderzoek nodig. Mogelijk ontheffing nodig indien individuen worden aangetroffen. Rekening houden met Bruin blauwtje **

** er kunnen bijzondere plantensoorten van de Rode Lijst voorkomen langs de ringvaart en het bermtalud van de N207. Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden. Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de ringvaart waar de brug is voorzien. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen.*
*** in het NNN-gebied Haarlemmermeer komt een bijzondere soort van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden. Er wordt geadviseerd in het compensatieplan voor de NNN (zie hoofdstuk 5) rekening te houden met het bruin blauwtje, door bijvoorbeeld het compensatiegebied zodanig in te richten dat de waardplant van deze soort er kan groeien.*

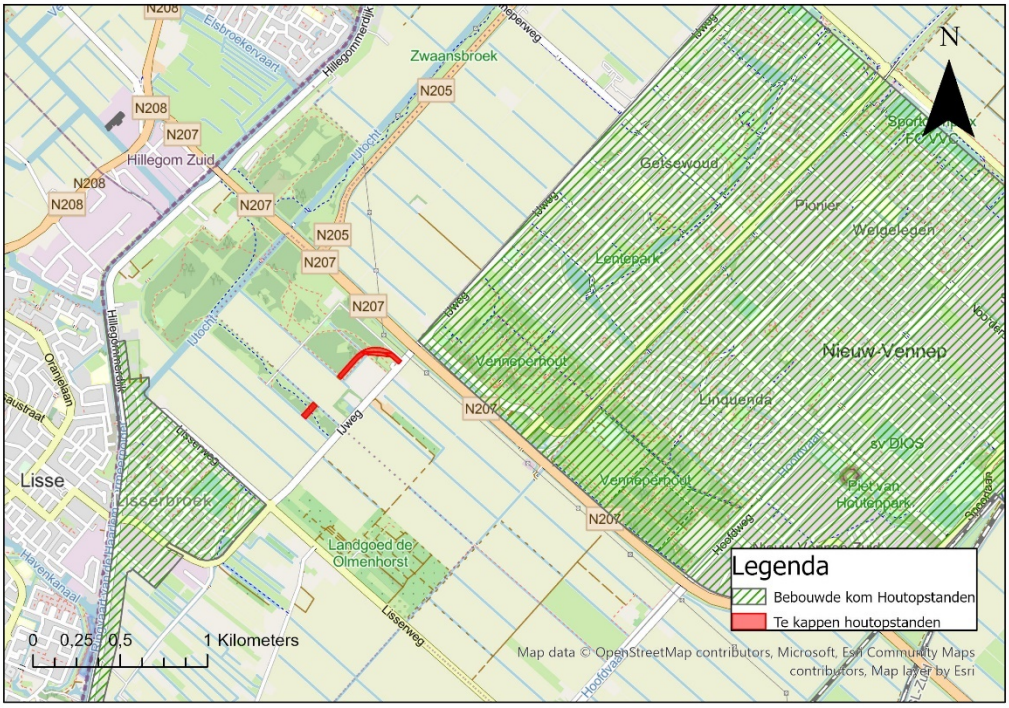
5 Houtopstanden

5.1 Juridisch Kader

Het onderdeel Houtopstanden (H4) van de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Nederlandse houtopstanden. Bij de kap van ten minste 10 are of meer dan 20 bomen buiten de bebouwde kom houtopstanden is een kapmelding verplicht. De Wet natuurbescherming hanteert hiervoor het principe van 1-op-1 compensatie, beter bekend als de herplantplicht. Dunningswerkzaamheden in het kader van natuurbeheer of boskap ten behoeve van realisatie van instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied zijn in beginsel vrijgesteld van herplantplicht, maar dienen wel gemeld te worden. Verder zijn bijvoorbeeld fruitboomgaarden, lijnvormige beplantingen van wilgen of populieren, kerstbomen en houtopstanden op erven en tuinen vrijgesteld van bescherming.

5.2 Voorgenomen kapomvang en beoordeling

Figuur 5-1 toont de houtopstanden die ten behoeve van het project gekapt te dienen worden. Het betreft één opstand van circa 100 are en één opstand van circa 30 are. De bomen lijken te zijn aangeplant rond 2008 (Cyclomedia, 2021). De houtopstanden liggen buiten de grens bebouwde kom houtopstanden en zijn zodoende beschermd zijn onder de Wnb.



Figuur 5-1 De bebouwde kom grenzen, Wet Natuurbescherming Hoofdstuk 4 Houtopstanden, in de provincie Noord-Holland. Bron: Provincie Noord-Holland.

5.3 Conclusie en vervolgstappen houtopstanden

De te kappen houtopstanden zijn beschermd zijn onder de Wnb. Er dient minstens 6 weken voor het kappen van de opstand een kapmelding ingediend te worden bij het bevoegd gezag. Naast deze meldplicht, geldt dan tevens een herplantplicht. De herplant dient binnen 3 jaar na afloop van de kap gerealiseerd te zijn.

6 Natuurnetwerk Nederland

6.1 Juridisch kader

De provincie Noord-Holland zorgt binnen haar gebied voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend ecologisch netwerk, en vormt daarmee onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De provincie heeft daartoe gebieden aangewezen die tot dit netwerk behoren. Tevens wijst de provincie aan deze gebieden natuurdoelen met specifieke wezenlijke kenmerken en waarden toe. De regels voor de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is in Noord-Holland geregeld in de Omgevingsverordening NH2020 (Provincie Noord-Holland, 2020a). De relevante artikelen zijn in de bijlage toegevoegd (artikel 2.4 tot en met 2.9 en artikel 6.43)

6.2 Ligging ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied 'Haarlemmermeer' (nummer 2 en 3 in Figuur 6-1). Het plangebied kruist daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingszone 'Haarlemmermeer en omgeving' (nummer 1 en 4 in Figuur 6-1).

Figuur 6-1. Globale ligging van het tracé busbaan (rood omlijnd) ten opzichte van het NNN. Bron: Provincie Noord-Holland (2021). Bewerkt door RHDHV (2021).

6.3 Haarlemmermeer (Z13)

6.3.1 De wezenlijke kenmerken en waarden

De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland bestaan uit de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden, inclusief alle noodzakelijke abiotische en ruimtelijke condities voor deze natuurwaarden. De wezenlijke kenmerken en waarden, zowel actueel als potentieel, zijn hierna beschreven aan de hand van de kernkwaliteiten van het gebied (bron: Provincie Noord-Holland).

Actuele natuurwaarden

Kenmerkend is de afwisseling van bos, bosranden, watergangen met rietkragen, en open graslanden (N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland), waar ook recreatief medegebruik plaatsvindt. De meer aaneengesloten bosstructuren zijn nog relatief jong en deels ook eenvormig. Wel broeden er in de rustige delen al diverse bos- en/of struweelvogels zoals nachtegaal en spotvogel. Langs de IJtochtstrook maar ook in de overige delen komen veel dagvlinders voor, waaronder grote aantallen bruin blauwtje en bruin zandoogje. Daarnaast bestaat de kwaliteit vooral uit het samenhangende groene karakter en de kleinschalige afwisseling (multifunctionele natuur). Deze kwaliteit vormt de basis voor zowel natuurbehoud als recreatie.

Potentiële natuurwaarden

Met name de jonge bossen hebben de potentie voor de ontwikkeling naar gevarieerd loofbos op vochtige tot droge kleibodems (N14.03 Haagbeuken- en essenbos). Voor bosvogels en andere kenmerkende soorten van oude bossen is de potentie enigszins beperkt door de relatief geïsoleerde ligging en beperkte oppervlakte van de bossen. Door verdere extensivering van het beheer van de aangrenzende graslanden kunnen nog meer gevarieerde bosranden met struweel en bloemrijke ruigten ontstaan en bij toenemende ouderdom en consequent beheer kan ook de kwaliteit van de nog jonge graslanden toenemen. Dit biedt potentie voor struweelvogels en vlinders en voor ontwikkeling van de algemene natuurkwaliteit van het gebied.

Abiotische en ruimtelijke condities

In Tabel 6-1 zijn de kernkwaliteiten en bijbehorende actuele en potentiële natuurwaarden weergegeven in relatie tot de voor deze waarden relevante abiotische en ruimtelijke condities. De condities zijn gelijk voor actuele en potentiële natuurwaarden en daarom niet afzonderlijk weergegeven. Deze tabel geeft daarmee inzicht in de aspecten waarmee rekening dient te worden gehouden in het ecologisch onderzoek naar de mogelijke (significante) gevolgen van een plan of project in het NNN.

Tabel 6-1. Actuele en potentiële natuurwaarden in relatie tot de vereiste abiotische en ruimtelijke condities ('X'). Bron: Provincie Noord-Holland, 2021.

	Vereiste abiotische condities										Vereiste ruimtelijke condities						
	Veenbodem	Relatief voedselarme onbemeste bodem	Oude bodem (ongestoord)	Buffercapaciteit bodem / water	(Micro) reliëf	Windwerking	Stabiel hoog (grond)waterpeil	Peil- en/of overstromingsdynamiek	Basenrijke en/of brakke kwel	Goede (grond- en oppervlakte)waterkwaliteit	Bestaand water- en / of verkavelingspatroon	Cultuurhistorisch element	Openheid	Beslotenheid	Rust (beperkte menselijke aanwezigheid)	Stilte	Donkerte
Besloten bos- en parklandschap met recreatief gebruik																	
Multifunctionele natuur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland	-	X	-	X	-	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-
N14.03 Haagbeuken- en essenbos	-	X	-	X	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
Bos- en/of struweelvogels	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	X	X

Vervangbaarheid

De bosjes en overige natuur in dit gebied zijn door de jonge leeftijd relatief eenvoudig en snel vervangbaar (<20 jaar).

6.3.2 Effecten

In deze paragraaf is beschreven welke effecten tracé busbaan HOV Noordwijk Schiphol heeft op de in lid 4 van artikel 6.43 van de Omgevingsverordening NH2020 genoemde waarden van het NNN.

Ruimtebeslag
Figuur 6-2 laat de overlap van het tracé busbaan met het NNN zien. In totaal gaat het om een gebied van ongeveer 31.000 m2 (0,31 ha) van N16.04 Vochtig bos met productie, en 46.000 m2 (0,46 ha) N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland. Het meest zuidoostelijke deel, dat ten opzichte van de rest van het NNN aan de overkant van de busbaan komt te liggen, is hierin meegenomen. Dit gebied wordt als verloren beschouwd, omdat het geen samenhang meer heeft met de rest van het gebied en te klein is om als eenheid op zichzelf de functioneren.

Samenhang
De busbaan is voorzien in het meest zuidwestelijke deel van het NNN-gebied Haarlemmermeer. Het voornemen leidt daarmee tot verlies van snippers langs de rand van het NNN. Er is geen sprake van een vergroting van de onderlinge afstand tussen de verschillende deelgebieden van het Haarlemmermeer door de voorgenomen ontwikkeling. De voorgenomen ontwikkeling heeft dan ook geen negatieve impact op de samenhang binnen het NNN van Haarlemmermeer.

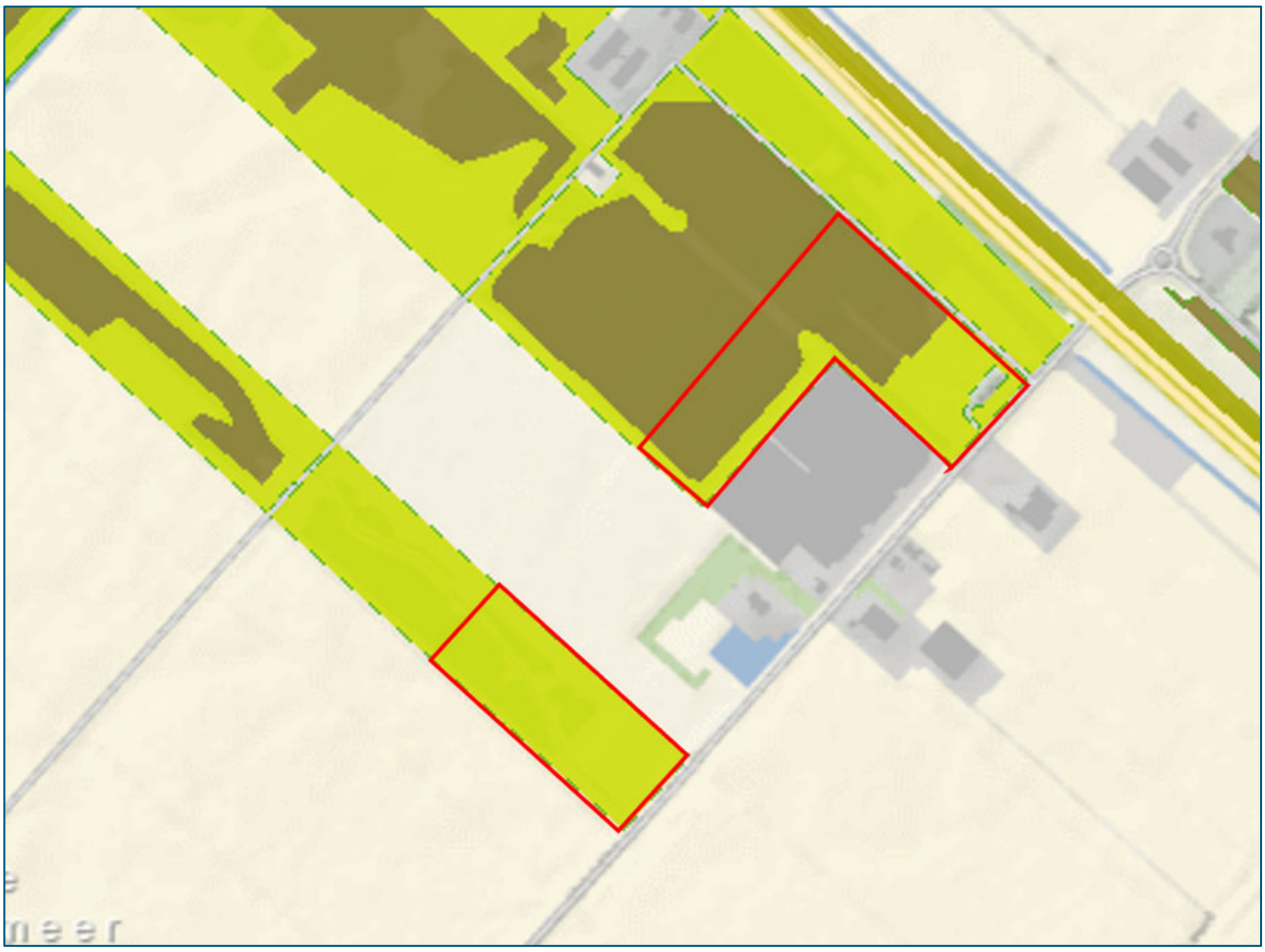
Actuele natuurwaarden
Kenmerkend voor het NNN ‘Haarlemmermeer’ is de afwisseling van bos, bosranden, watergangen met rietkragen, en open graslanden, waar ook recreatief medegebruik plaatsvindt. De meer aaneengesloten bosstructuren zijn nog relatief jong en deels ook eenvormig.

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatief effect op de abiotische condities die voor Haarlemmermeer belangrijk zijn voor de kernkwaliteiten en bijbehorende actuele en potentiële natuurwaarden. Hiervoor zijn de volgende vereiste abiotische condities geformuleerd: relatief voedselarme onbemeste bodem, buffercapaciteit bodem / water en goede (grond- en oppervlakte)waterkwaliteit. De aanleg van de busbaan heeft hier geen impact op.

Wel worden een aantal van de vereiste ruimtelijke condities negatief beïnvloed. Er verdwijnt 31.000 m2 (3,1 ha) van N16.04 Vochtig bos met productie. Daarvoor in de plaats komt een open terrein (geasfalteerde weg en wegberm). Hierdoor verdwijnt een stuk beslotenheid – een vereiste voor multifunctionele natuur, bos- en/of struweelvogels en N14.03 Haagbeuken- en essenbos. Ook is er door de heen en weer rijdende bussen sprake van meer optische- en geluidsverstoring en wordt de busbaan in het donker verlicht. Dit heeft een negatieve impact in de aangrenzende delen van het NNN-gebied op de vereiste ruimtelijke condities rust, stilte en donkerte. De impact is echter van beperkte omvang en betreft enkel een klein deel van de rand van het Haarlemmermeer. De overige vereiste ruimtelijke condities (bestaand water- en /of verkavelingspatroon, openheid) worden niet negatief beïnvloed door voorgenomen ontwikkeling.

Het voornemen heeft daarom lokaal een negatief effect op een aantal ruimtelijke condities voor de kernkwaliteiten en bijbehorende actuele en potentiële natuurwaarden die voor de Haarlemmermeer geformuleerd zijn.

Potentiële natuurwaarden
Er is potentie voor nog meer gevarieerde bosranden met struweel en bloemrijke ruigten door verdere extensivering van het beheer van de aangrenzende graslanden. Bij toenemende ouderdom en consequent beheer kan ook de kwaliteit van de nog jonge graslanden toenemen. Verlies van dit type areaal door voorgenomen ontwikkeling draagt niet bij aan deze doelstelling. De potentie voor struweelvogels en vlinders en voor ontwikkeling van de algemene natuurkwaliteit van het gebied wordt hierdoor lokaal minder. De ontwikkeling van de natuurwaarden wordt door de voorgenomen ontwikkeling niet belemmerd in de rest van het NNN.



Figuur 6-2. Globale ligging van het tracé busbaan (roodomlijnd) ten opzichte van het NNN (geelgroen:) N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland. Bruin: N16.04 Vochtig bos met productie).

Abiotische en ruimtelijke karakteristiek

Het landschapsecologische karakteristiek van Haarlemmermeer is het bos- en parklandschap dat 'als kralen rond de IJtocht liggen' en daarmee de openheid van de open akkerlanden onderbreken. De busbaan komt aan de rand van het Haarlemmermeer te liggen, grotendeels uit het zicht van de recreant achter een privé landgoed en bedrijventerrein langs. Het kenmerkende landschapsecologische karakter van het Haarlemmermeer blijft hiermee gewaarborgd.

Huidig gebruik

Het ruimtebeslag heeft met name impact op het oppervlakte natuur. In het gebied blijft de mogelijkheid voor extensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en ruitersport, bestaan. Het Venneperhout - een belangrijk uitloopgebied voor onder meer Nieuw-Vennep - blijft ongemoeid.

6.4 Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*)

6.4.1 Effecten

In deze paragraaf is beschreven welke effecten tracé busbaan HOV Noordwijk Schiphol heeft op de in lid 4 van artikel 6.43 van de Omgevingsverordening NH2020 genoemde waarden van het NNN.

Ruimtebeslag
Er is door de aanleg van de HOV-brug sprake van een mogelijke minimale ruimtebeslag van de oeverzone door het overbruggen van de ringvaart (nummer 1 in Figuur 6-1). De oeverzone kan hierdoor ontoegankelijk worden voor soorten die hier van gebruik maken, zoals de ringslang wezel, hermelijn, bunzing, otter, en boommarter. Dit kan leiden tot aantasting van de connectiviteit van de ecologische verbindingszone. Otters lijken bijvoorbeeld niet graag onder bruggen door te zwemmen. Ze gaan uit het water en gebruiken een helling of loopplank om onder de brug door te komen. Bij de aanleg van de brug dient in het ontwerp rekening gehouden te worden dat er ruimte onder de brug beschikbaar blijft voor deze dieren, door bijvoorbeeld onder de brug een doorlopende oever te maken.

Aan de noordzijde van de N207 – waar de droge dooradering van de ecologische verbinding langs de N207 loopt – zal de busbaan aansluiten op bestaande infrastructuur (nummer 4 in Figuur 6-1). Hier is geen sprake van aantasting van de huidige situatie.

Samenhang
Het open water van de ringvaart is het belangrijkste verbindende element ter hoogte van de voorgenomen HOV-brug (nummer 1 in Figuur 6-1). Verder is er ter plekke weinig connectiviteit en continuïteit van geschikt habitat, in de vorm van aaneengesloten rietvegetaties. De aanleg van de HOV-brug vormt vooral een mogelijke belemmering voor vleermuizen, door mogelijke lichtverstoring (zie ook in detail hierboven onder het kopje Actuele natuurwaarden). Overige negatieve effecten zijn uitgesloten.

Tussen de watergang en de opgehoogde N207 ligt een droge verbinding. De droge verbindingen liggen deels langs wegen die zijn opgehoogd met kalkrijk duinzand. Mogelijk dat op de locatie van de beoogde aansluiting op de N207 bijzondere vegetatie aanwezig is. Omdat er bij de N207 echter wordt aangesloten op bestaande infrastructuur, zijn negatieve effecten op samenhang op die locatie uitgesloten.

Actuele natuurwaarden
Het deel van de ringvaart ter hoogte van de voorgenomen HOV-brug (nummer 1 in Figuur 6-1) heeft voornamelijk betekenis als verbindend element voor amfibieën (waaronder groene kikkercomplex, bruine kikker en kleine watersalamander) en trek- en zoetwatervissen. De oeverzone biedt ter hoogte van de voorgenomen HOV-brug vanwege de harde beschoeiing en de afwezigheid van goed ontwikkelde oevervegetatie geen tot nauwelijks geschikt leefgebied voor de ringslang, marterachtigen (waaronder wezel, hermelijn, bunzing, otter, boommarter) en andere algemene kleine zoogdieren. Wel biedt de oeverzone ruimte om langs het water te lopen. Bij de aanleg van de brug dient in het ontwerp rekening gehouden te worden met ruimte onder de brug voor deze dieren (zie ook in meer detail onder ruimtebeslag).

Brede riet- en moeraszones ontbreken, waardoor het ongeschikt is als broedgebied voor algemene moeras- en rietvogels (zoals rietzanger en kleine karekiet). Wel is de ringvaart van belang als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen, zoals de watervleermuis. Eventuele verlichting van de HOV-brug kan hinder veroorzaken voor de langsvliegende vleermuizen. Bepaalde vleermuissoorten zijn zeer gevoelig voor kunstmatige verlichting, waaronder de watervleermuis. Daarom is een significant negatief effect op de functie van de ringvaart als vliegroute voor vleermuizen niet uitgesloten.

Aan de noordzijde van de N207 – waar de de ecologische verbinding langs de N207 loopt – zal de busbaan aansluiten op bestaande infrastructuur (nummer 4 in Figuur 6-1). Deze natuurverbinding heeft voornamelijk betekenis als verbindend element voor amfibieën (waaronder groene kikkercomplex, bruine kikker en kleine watersalamander) en zoetwatervissen. Daarnaast biedt de droge verbinding en de oeverzone geschikt foerageergebied voor de ringslang, marterachtigen (waaronder wezel, hermelijn, bunzing, otter, boommarter) en leefgebied voor andere algemene kleine zoogdieren. Brede riet- en moeraszones ontbreken echter, waardoor het ongeschikt is als broedgebied voor algemene moeras- en rietvogels (zoals rietzanger en kleine karekiet). De watergang is smal en hoog opgaande vegetatie ontbreekt, waardoor een essentiële functie als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen is uitgesloten. Omdat er wordt aangesloten op bestaande infrastructuur, is er geen sprake van aantasting van de actuele natuurwaarden op bovengenoemde doelsoorten en doelgemeenschappen.

Structuur

Zoals eerder omschreven, is er ter hoogte van de voorgenomen HOV-brug een zeer lage structuurdiversiteit, met weinig schuilgelegenheden voor bijvoorbeeld moeras- en rietvogels of kleine zoogdieren. Ook ter hoogte van de aansluiting van het tracé met de N207 is de structuurdiversiteit zeer laag. Op beide locaties is geen sprake van een natuurlijke, aaneengesloten oeverzone en/of voldoende faunauittreedplaatsen die het mogelijk maken dat dieren in en uit het water kunnen komen. Een negatief effect op de structuurdiversiteit is derhalve uitgesloten. De aanleg van de HOV brug en de aansluiting van het tracé met de N207 kan zelfs worden aangegrepen om in het ontwerp ter plaatse de structuurdiversiteit te verbeteren.

Milieu- en watercondities

De voorgenomen activiteit grijpt niet in op het regionale grondwater- of oppervlaktewatersysteem. Factoren zoals golfslag en stroming, fluctuerend waterpeil en waterkwaliteit en bodemgesteldheid blijven gelijk. Een negatief effect op de milieu- en watercondities van de natuurverbinding door de aanleg van de HOV-brug en de aansluiting van het tracé met de N207 is derhalve uitgesloten.

Potentiële natuurwaarden

De aanleg van meer stapsteengebieden langs de verbinding, kunnen kansen bieden voor versterking van de natuurfunctie. Deze doelstelling wordt niet belemmerd door de voorgenomen ontwikkeling.

6.5 Vervolg

In artikel 6.43 lid 5 van de Omgevingsverordening NH2020 is opgenomen dat effecten op het NNN mogelijk zijn onder bepaalde voorwaarden. In het vervolg op deze natuurtoets dient aan deze voorwaarden te worden getoetst. Hiervoor moet onderbouwd worden dat er sprake is van een groot openbaar belang en dat er geen reële alternatieven zijn. Er wordt geadviseerd dit in samenspraak met het bevoegd gezag te doen, omdat het niet zeker is of voor deze ontwikkeling aan deze voorwaarden wordt voldaan.

Indien duidelijk is vastgesteld dat voorgenomen effecten op het NNN mogelijk zijn, dienen deze gelijkwaardig te worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van de te compenseren locatie. Als dit niet mogelijk is, kan financiële compensatie plaatsvinden, waarbij eenzelfde oppervlakte als verloren gaat planologisch mogelijk gemaakt wordt (lid 5 en 6). De compensatie moet worden verankerd in hetzelfde of een ander gelijktijdig vast te stellen ruimtelijk plan. Dit ruimtelijk plan bevat als bijlage een toelichting, compensatieplan en een compensatieovereenkomst die is aangegaan tussen de initiatiefnemer en de provincie. De vereisten waaraan deze onderdelen dienen te voldoen, zijn opgenomen in de Omgevingsregeling Noord-Holland 2020 (Provincie Noord-Holland, 2020b). Zie ook paragraaf 6.1.2. De compensatie dient uiterlijk binnen twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit te zijn gerealiseerd, tenzij in een compensatieovereenkomst anders wordt bepaald.

De uitwerking van de compensatieopgave valt buiten de scope de natuurtoets. Om het ruimtelijk plan vast te kunnen stellen, dient deze compensatieopgave in een vervolg verder te worden uitgewerkt.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Beschermde gebieden

Natura 2000[3]
Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' ligt hemelsbreed op ruim 4 kilometer afstand van het plangebied. Uit de AERIUS berekeningen uitgevoerd voor het project, volgt dat er door inzet van deels emissieloos materieel geen sprake is van een verhoogde depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden als gevolg van de aanlegfase van de busbaan.

Natuurnetwerk Nederland
Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied 'Haarlemmermeer' en kruist daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingszone 'Haarlemmermeer en omgeving'.

Uit de toetsing in hoofdstuk 5 blijkt dat er sprake is van negatieve effecten op NNN-gebied Haarlemmermeer, vooral door ruimtebeslag en in mindere mate door optische- en geluidsverstoring en verlichting op een aantal vereiste ruimtelijke condities. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve impact op de samenhang binnen het NNN van Haarlemmermeer. Het kenmerkende landschapsecologische karakter van het Haarlemmermeer blijft gewaarborgd en het huidig gebruik van het gebied voor extensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en ruitersport, blijft bestaan.

Daarnaast kan de voorgenomen ontwikkeling leiden tot negatieve effecten op de natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving. Er is sprake van een mogelijke minimale ruimtebeslag van de oeverzone door de aanleg van de HOV-brug. De oeverzone kan hierdoor ontoegankelijk worden voor soorten die hier van gebruik maken, zoals de ringslang wezel, hermelijn, bunzing, otter, en boommarter. Dit kan leiden tot aantasting van de connectiviteit van de ecologische verbindingszone. Otters lijken bijvoorbeeld niet graag onder bruggen door te zwemmen. Ze gaan uit het water en gebruiken een helling of loopplank om onder de brug door te komen. Bij de aanleg van de brug dient in het ontwerp rekening gehouden te worden dat er ruimte onder de brug beschikbaar blijft voor deze dieren, door bijvoorbeeld onder de brug een doorlopende oever te maken. Eventuele verlichting van de HOV-brug kan hinder veroorzaken voor de langsvliegende vleermuizen. Daarom is een significant negatief effect op de functie van de ringvaart als vliegroute voor vleermuizen niet uitgesloten. Aan de noordzijde van de N207 – waar de droge dooradering van de ecologische verbinding langs de N207 loopt – zal de busbaan aansluiten op bestaande infrastructuur. Hier is geen sprake van aantasting van de huidige situatie.

Voorgaande betekent dat de voorgenomen ontwikkeling alleen doorgang kan vinden als wordt voldaan aan de eisen die zijn gesteld in artikel 6.43 lid 4 van de Omgevingsverordening NH2020 (i.e. groot openbaar belang, geen reële alternatieven en beperking van effecten). In het vervolg op deze natuurtoets dient aan deze voorwaarden te worden getoetst. Er wordt geadviseerd dit in samenspraak met het bevoegd gezag te doen, omdat het niet zeker is of voor deze ontwikkeling aan deze voorwaarden wordt voldaan.

Indien wordt vastgesteld dat voorgenomen effecten op het NNN vergunbaar zijn, dienen deze effecten gelijkwaardig te worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van de te compenseren locatie. Als dit niet mogelijk is, kan financiële compensatie plaatsvinden, waarbij eenzelfde oppervlakte als verloren gaat planologisch mogelijk gemaakt wordt. De uitwerking van de compensatieopgave valt buiten de scope van de natuurtoets. Om het ruimtelijk plan vast te kunnen stellen, dient deze compensatieopgave in een vervolg verder te worden uitgewerkt. De aanleg van de HOV brug en de aansluiting van het tracé met de N207 kan

[3] *Deze beoordeling is aangepast op 08-06-2023 naar de huidige wet en regelgeving rondom stikstof.*

daarnaast worden aangegrepen om in het ontwerp de structuurdiversiteit van de ecologische verbindingszone te verbeteren.

7.2 Beschermde soorten

Beschermde soorten

- Het plangebied biedt mogelijk geschikt leefgebied voor de beschermde steenmarter, bunzing, hermelijn en wezel, vleermuizen, gierzwaluw, algemeen voorkomende broedvogels en platte schijfhoren.
- De voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb voor de steenmarter, bunzing, hermelijn en wezel, vleermuizen, jaarrond beschermde nesten (gierzwaluw, huismus en roofvogels) en platte schijfhoren.
- Nader onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen, gierzwaluw, huismus, roofvogels en het voorkomen van de platte schijfhoren is nodig. Indien er verblijfplaatsen en/of voorkomen worden aangetoond, is er een ontheffing op de Wnb nodig. Er dienen dan alternatieven te worden aangeboden en/of maatregelen te worden genomen om het verstoren en/of doden van individuen te voorkomen.
- Er wordt aangenomen dat de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn in het gebied voorkomen (zie voor onderbouwing paragraaf 4.3.2). Nader onderzoek is niet nodig. Er is een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen uitvoeren. Er dient dan een alternatief leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen.
- De functie van de ringvaart als migratie- en vliegroute voor vleermuizen is een gegeven, dit hoeft niet nog nader te worden onderzocht. In het vervolg op deze natuurtoets dient te worden onderzocht of effecten kunnen worden voorkomen door verlichting boven de ringvaart te vermijden of te beperken (geen verlichting is het beste). Een ontheffing hiervoor is niet makkelijk te verkrijgen. Om een ontheffing te krijgen voor aantasting van de migratie- en vliegroute dient namelijk een alternatief te worden aangeboden, wat in deze situatie moeilijk te realiseren is.
- Door het nemen van voorzorgsmaatregelen kan overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb voor algemeen voorkomende broedvogels worden voorkomen.

Overige bijzondere soorten

- Er kunnen bijzondere plantensoorten van de Rode lijst voorkomen langs de ringvaart en het bermtalud van de N207. In het NNN-gebied Haarlemmermeer komt een bijzondere vlindersoort van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.
- Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de ringvaart waar de brug is voorzien. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen. Aan de noordzijde van de N207 zal de busbaan aansluiten op bestaande infrastructuur. Hier is geen sprake van aantasting van de huidige situatie en is een inventarisatie van de flora niet nodig.
- Er wordt geadviseerd in het compensatieplan voor de NNN (zie hoofdstuk 5) rekening te houden met het bruin blauwtje, door bijvoorbeeld het compensatiegebied zodanig in te richten dat de waardplant van deze soort er kan groeien.

Zorgplicht en ecologisch werkprotocol

- Vanuit de zorgplicht dienen enkele voorschriften te worden nageleefd, zodat negatieve effecten op algemeen voorkomende flora en fauna zoveel mogelijk worden beperkt.
- Deze voorzorgsmaatregelen (en de mogelijk nog uit een ontheffing voortvloeiende vereisten) dienen als eis richting de aannemer te worden meegegeven, in een ecologisch werkprotocol te zijn uitgewerkt en onder begeleiding van een ter zake kundig ecoloog te worden uitgevoerd.

7.3 Beschermde Houtopstanden

De te kappen houtopstanden zijn beschermd zijn onder de Wnb. Er dient minstens 6 weken voor het kappen van de opstand een kapmelding ingediend te worden bij het bevoegd gezag. Naast deze meldplicht, geldt dan tevens een herplantplicht. De herplant dient binnen 3 jaar na afloop van de kap gerealiseerd te zijn.

Literatuur

- Boonman, M. (2011). Factors determining the use of culverts underneath highways and railway tracks by bats in lowland areas. Lutra 54 (1): 3-16.
- Cylcomedia (2021). Via: https://streetsmart.cyclomedia.com/streetsmart, geraadpleegd 8-09-2021.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2021. Natura 2000 gebieden. https://www.natura2000.nl/gebieden geraadpleegd op 13 januari 2021.
- Natura 2000 (2020). Beschermde natuur in Nederland: soorten en gebieden in wetgeving en beleid. Effectenindicator soorten. https://www.synbiosys.alterra.nl/bij12/effectenindicatorsoorten2016.aspx Geraadpleegd op 18 december 2020.
- NDFF (2020). Nationale Databank Flora en Fauna. https://ndff-ecogrid.nl/ voor het laatst geraadpleegd op 18 maart 2021.
- NDFF (2021). Verspreidingsatlas Dagvlinders – Bruin blauwtje.
- Provincie Noord-Holland (2020). Omgevingsverordening NH2020 https://noord-holland-extern.tercera-ro.nl/MapViewer/ geraadpleegd op 13 januari 2021.
- Provincie Noord-Holland (2021). Natuurbeheerplannnen. https://geoapps.noord-holland.nl/GeoWebP/index.html?viewer=nbp Geraadpleegd op 20 april 2021.
- Provincie Noord-Holland (2021). Advies IGI betreffende ecologische uitgangspunten HOV Lisse – Schiphol.
- Staatsblad (2016). Besluit van 8 december 2016, houdende wijziging van enkele besluiten in verband met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming. Staatsblad 2016, 513.
- Publicatieblad van de Europese Unie (2010). Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand. Document 32009L0147. Current consolidated version: 26/06/2019.
- Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen (1992). Richtlijn 92/43/EEG van de raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Document 31992L0043. Current consolidated version: 01/07/2013.
- Vleermuiswerkgroep Nederland (2020). www.vleermuis.net. Geraadpleegd op 22 januari 2021.
- Zoogdiervereniging (2021). Wezel. https://www.zoogdiervereniging.nl/zoogdiersoorten/wezel geraadpleegd op 17 januari 2021.

Bijlage 1 - Omschrijving NNN-gebieden

A.1 Haarlemmermeer (Z13)

Algemene gegevens

Nummer	Z13
Naam gebied	Haarlemmermeer
Regio Natuurbeheerplan 2020	Zuidwest Rijnland
Gemeente	Haarlemmermeer
Overige wettelijke en beleidsmatige gebiedsbeschermingsregimes relevant voor natuur	geen
Gebruik / Functie	Natuur, recreatie
Oppervlakte	225 hectare

Oppervlakte en samenhang

De oppervlakte van het NNN van Haarlemmermeer is 225 hectare, verdeeld over een tweetal clusters van bospercelen en –stroken. De twee clusters liggen ongeveer 2 kilometer uit elkaar met daartussen akkerbouw. De samenhang binnen het NNN van Haarlemmermeer bestaat uit een verbinding tussen de clusters via de IJtocht met een smalle strook met opslag (natuurverbinding ZNV1).

Figuur 0-1. Ligging NNN-gebied Haarlemmermeer en omliggende NNN-gebieden inclusief nummer. Voor een overzicht van de natuurbeheertypen wordt verwezen naar het Natuurbeheerplan.

Deze verbinding loopt door tot het Haarlemmermeerse Bos en Groene Weelde (Z12) in het noorden. Hiermee vormt het NNN-gebied een kleinschalig netwerk van parkachtige bospercelen binnen de Haarlemmermeerpolder. Binnen de clusters is de onderlinge afstand tussen de percelen niet meer dan 250 meter en de percelen zijn tussen de 10 en 40 ha groot.

De samenhang met naastliggende gebieden krijgt vorm via het landschappelijke lint van de liniedijk en ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder (ZNV1), die de diverse NNN-gebieden van de Haarlemmermeerpolder verbindt met aangrenzende gebieden zoals de Landgoederen bij Heemstede en Bennebroek (Z5, westen), Houtrakpolder en omgeving (Z8), Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede (Z9), Dijkland (Z10), en de Kagerplassen (zuiden).

Ontstaansgeschiedenis
Het NNN-gebied is onderdeel van het droogmakerijenlandschap van de Haarlemmermeerpolder (fysisch-geografische regio: zeekleigebied). Het Haarlemmermeer strekte zich als grote waterpartij uit tussen Haarlem en Leiden en is halverwege de 16de eeuw drooggelegd. De droogmakerij heeft een grootschalig, geometrisch en open karakter met een strakke en ruime verkaveling en ligt laag in het landschap (circa 5 meter onder NAP). Door de drooglegging kwam de vruchtbare zeekleibodem beschikbaar voor grootschalige akkerbouw. Daarnaast hebben snel groeiende woonkernen, glastuinbouw, bedrijventerreinen en Schiphol het huidige landschap van de Haarlemmermeerpolder sterk beïnvloed. Een deel van de akkerbouwgronden is vanaf circa 2003 omgevormd tot kruiden- en faunarijk grasland of bos en aangewezen als NNN-gebied.

Abiotische en ruimtelijke karakteristiek
De percelen liggen op een bodem die bestaat uit kalkrijke (lichte) klei en hebben een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter. De percelen liggen als kralen rond de IJtocht en onderbreken de openheid van de open akkerlanden. Op enkele plaatsen rond de IJtocht is sprake van een moerassige zone met een wat ruiger karakter.

Huidig gebruik
Het gebied biedt, naast natuur, ruimte aan extensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en ruitersport. Vooral het Venneperhout is een belangrijk uitloopgebied voor onder meer Nieuw-Vennep. De overige delen worden extensiever gebruikt.

Kernkwaliteiten
Op basis van het voorgaande worden in de Haarlemmermeer de volgende ecologische kernkwaliteit onderscheiden: Besloten bos- en parklandschap met recreatief gebruik.

A.2 Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*)

Algemene gegevens

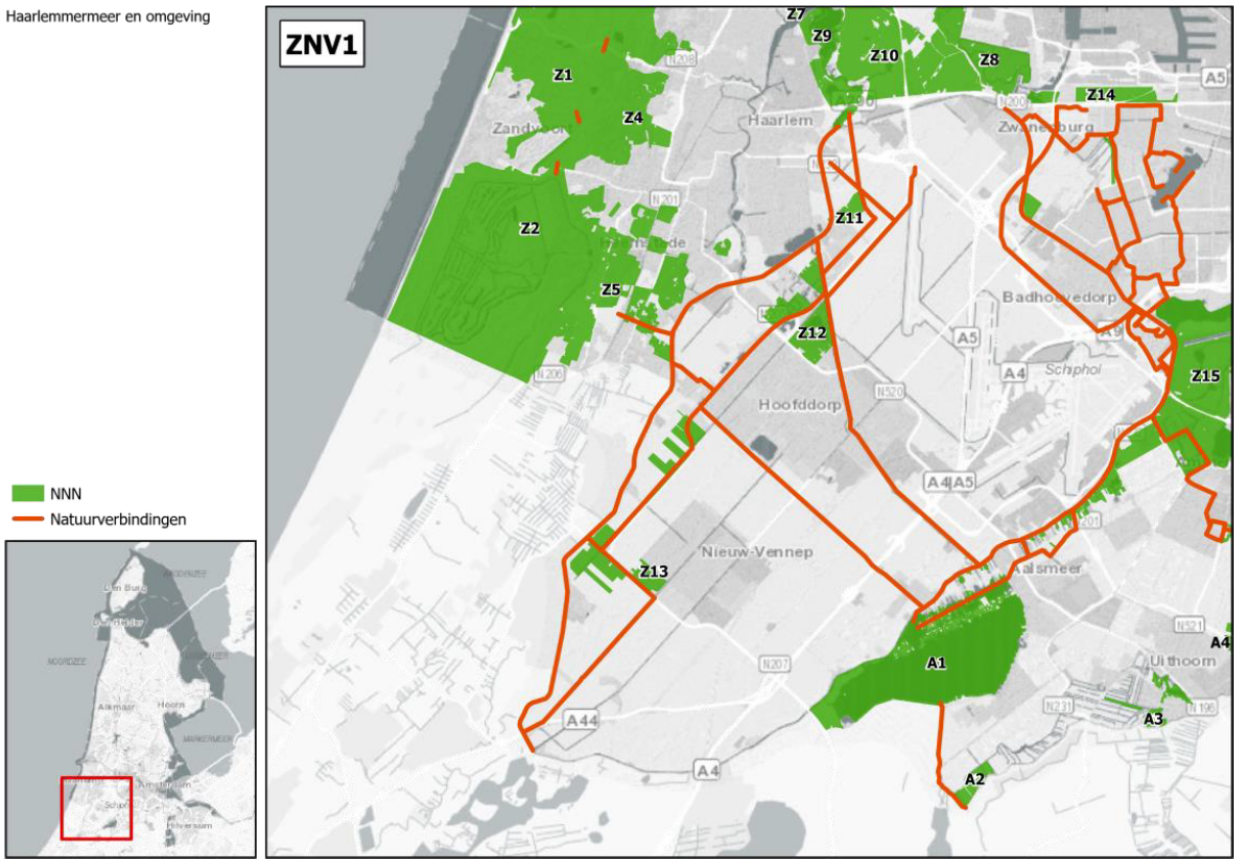
Nummer	ZNV1
Naam natuurverbinding	Haarlemmermeer en omgeving
Lengte verbinding	74 km
Regio Natuurbeheerplan 2020	Zuid/West Rijnland, Amstel, Gooi & Vecht
Overige wettelijke en beleidsmatige gebieds-beschermingsregimes relevant voor natuur	• KRW-lichamen: NL13_25 (Vaart Haarlemmermeerpolder), NL13_40 (Westelijk deel Ringvaart Haarlemmermeer), NL13_42 (Noordelijk deel Ringvaart Haarlemmermeer), NL13_47 (Trekvaart systeem), NL13_41 (Oostelijk deel Ringvaart Haarlemmermeer), NL13_16 (Spaarne, Mooie Nel en Liede)
	• UNESCO Werelderfgoed (Stelling van Amsterdam)
Eigendom / beheer	Diversen

Oppervlakte en samenhang

Deze overwegend natte natuurverbinding bestaat uit 74 kilometer lang netwerk van watergangen tussen de Kagerplassen, Westeinderplassen en de Haarlemmerliede. Watergangen behorende tot dit netwerk zijn onder andere de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, Nieuwkerkertocht, IJtocht, Bennerbroekertocht en Voorkanaal.

De noord-zuid georiënteerde watergangen verbinden grofweg de natte natuur uit de Kagerplassen met de grotere NNN-gebieden Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede (Z9). West-oost georiënteerde zijtakken van de verbinding verbinden droge natuur met Westeinderplassen, Molenpoel en Schinkelbos (A1) en Landgoederen bij Heemstede en Bennebroek (Z5). Tussengelegen aangrenzende gebieden zijn Haarlemmermeer (Z13), Haarlemmermeersebos en Groene Weelde (Z12) en Eendenkooi Vijfhuizen (Z11). Bij de Westeinderplassen sluit de verbinding aan op een andere natuurverbinding (ANV1) richting de polders ten zuiden van Amsterdam.

De verbinding kruist een aantal provinciale wegen en snelwegen en ligt voor een groot deel parallel aan een provinciale weg. De verbinding ligt deels in steden en ligt voor een groot deel ingekneld tussen verschillende steden.



Figuur 0-2. Ligging natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving en omliggende NNN-gebieden inclusief nummer. Voor een overzicht van de natuurbeheertypen wordt verwezen naar het Natuurbeheerplan.

Karakteristiek en gebruik

De natuurverbinding moet een ecologische verbinding vormen tussen een aantal grote, waterrijke natuurgebieden in Zuid-West Rijnland en de Amstel, Gooi en Vechtstreek, waaronder de Westeinderplassen, Kagerplassen, Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede. De natuurgebieden rondom de Liede herbergen populaties van Noordse woelmuis en waterspitmuis, een grote kolonie lepelaars en bijzondere veenmosrietlandvegetaties. De natuurverbinding moet daarnaast een schakel vormen tussen de natte gebieden en de meer droge natuur op de landgoederen bij in de binnenduinrand, en vormt op die manier een uitwisselingsmogelijkheid voor soorten als de boommarter. De Westeinderplassen herbergt de laatste natuurlijke populatie van de Europese meerval in heel West-Europa. De natuurverbinding biedt potentie voor verspreiding van de soort naar andere waterrijke gebieden.

De huidige natuurverbinding bestaat hoofdzakelijk uit natte verbindingen. De natte verbindingen bestaan uit bredere wateren zoals ringvaarten en brede sloten met op de oever grasland en aangekoppeld op (ondiepe) plasjes en moeraszones. De oever is vaak steil en smal door aangrenzende woningen en wegen. De droge verbindingen richting het oosten bestaan uit bomenrijen afgewisseld met grasland, voor een groot deel langs een provinciale weg en dwars door stedelijk gebied.
De ringvaart is een provinciale vaarweg en ook in de bredere watergangen zal veel recreatievaart zijn. Een deel van de water wordt ook gebruikt voor hengelsport.

Doelsoorten, doelgemeenschappen en algemene natuurkwaliteiten

Op basis van de karakteristiek en ambitie van de natuurverbinding en op basis van de actuele en potentiële natuurwaarden in de NNN-gebieden waarvoor de natuurverbinding een functie heeft, worden hierna de

belangrijke doelsoorten, doelgemeenschappen algemene natuurkwaliteiten benoemd. Deze zijn bepalend voor de gewenste inrichting van de natuurverbinding en de kwetsbaarheid voor ruimtelijke ingrepen.

Doelsoorten en doelgemeenschappen
Op basis van watersysteemkenmerken wordt het water getypeerd als brasem-snoekbaars viswater. De brede watergangen zijn van belang voor migrerende soorten, waaronder de otter, die kunnen rusten in de aangesloten moeraszones en kleinere wateren. Deze vormen ook leefomgeving voor de ringslang, al is deze actueel nog niet aanwezig. De ringvaart staat in verbinding met het verder noordelijk gelegen Noordzeekanaal, waardoor de vaart toegankelijk is voor trekvissen.

Algemene natuurkwaliteiten
De natuur in aangrenzende NNN-gebieden bestaat hoofdzakelijk uit graslanden, parkbossen en plassen. Over het algemeen bestaat de verbinding heel beperkt uit structuurrijke vegetatie, behalve ter hoogte van aangrenzende gebieden. De droge verbindingen liggen deels langs wegen die zijn opgehoogd met kalkrijk duinzand. Dit resulteert in een bijzondere vegetatie met onder andere tijm, marjolein en bijenorchis.

Voor de verspreiding van amfibieën (waaronder groene kikkercomplex, bruine kikker en kleine watersalamander) en zoetwatervissen vormt het water een verbindend element. De oeverzone is leefgebied voor kleine marterachtigen en andere algemene kleine zoogdieren (waaronder egel en muizen). De (bredere) riet- en moeraszones zijn van belang als broedgebied en migratieroute voor algemene moeras- en rietvogels (zoals rietzanger en kleine karekiet). Voor vleermuizen, zoals watervleermuis, zijn de wateren en oeverstructuren van belang als foerageergebied en vliegroute.

Streefbeeld
Het streefbeeld voor de verbinding kan worden omschreven als een *netwerk van brede watergangen en oeverstroken met aanliggende moerassen en open water, welke veilig leefgebied en een veilige migratieroute vormt voor de doelsoorten/ doelgemeenschappen*. Onderstaand worden de vereiste condities geschetst. Deze vormen een voorwaarde voor de ecologische functionaliteit van de verbinding en het behalen van het streefbeeld.

Structuur
Een hoge structuurdiversiteit, met schuilgelegenheden voor bijvoorbeeld moeras- en rietvogels of kleine zoogdieren, is vereist. Een natuurlijke, aaneengesloten oeverzone en/of voldoende faunauittreedplaatsen maken het mogelijk dat dieren in en uit het water komen. Beheeraspecten:

- Bij ongewenste struweel- en ruigtevorming maaien van de vegetatie.
- Gefaseerd maaien van de riet- en oeverplanten
- Maai- en baggertijdstip afstemmen op de doelsoorten

Milieu- en watercondities
De rietruigte vormt een element van het natte klei- en veenlandschap. De (water)bodems zijn zeer nat, voedselrijk en matig zuur tot neutraal. De watergangen worden gekenmerkt door matig-voedselrijk, licht troebel water met redelijk veel golfslag en stroming door vaarbeweging. Hierdoor kan alleen de oevervegetatie tot ontwikkeling komen en blijft ondergedoken vegetatie achterwege. Een (zo) natuurlijk fluctuerend waterpeil in combinatie met afgevlakte oevers en een goede waterkwaliteit zijn essentieel voor een goede kwaliteit oevervegetaties en wateren.

Ruimtelijke condities
Op de oever groeit meestal een smalle strook oevervegetatie in de vorm van riet. Aanwezigheid van voldoende brede (natuurvriendelijke) oevers, in de vorm van rietruigtes langs de watergang of een verlandingszone met kruidenrijke moerasvegetatie op overgang tussen extensief grasland en watergang, is

vereist. Ook een directe verbinding met nabijgelegen wateren en natuurgebieden is essentieel. Voldoende connectiviteit en continuïteit van geschikt habitat, in de vorm van aaneengesloten rietvegetaties en open water, is vereist voor de doelsoorten en doelgemeenschappen, waaronder meervleermuis en Noordse woelmuis. Onderbrekingen in de vorm van wegen, aanlegsteigers en andere obstakels vormen hierin mogelijk een belemmering. Nachtelijke donkerte is vereist voor vleermuizen, maar ook bijvoorbeeld voor insecten. Daarnaast geldt donkerte in het algemeen als een belangrijke kwaliteit (en randvoorwaarde). Verstoring van onder meer vogels, in de vorm van geluid en beweging, dient zo veel mogelijk voorkomen te worden.

Indicatie actuele situatie

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de aanwezigheid van harde obstakels, welke een mogelijk knelpunt vormen in het functioneren van de natuurverbinding als een continue migratieroute en leefgebied.

Ontwikkelingspotenties

Verbetering van de continuïteit, bijvoorbeeld door aanleg van meer stapsteengebieden langs de verbinding, biedt kansen voor versterking van de natuurfunctie.

Tabel 0-1. Een overzicht van de aanwezigheid van harde obstakels, welke een mogelijk knelpunt vormen in het functioneren van de natuurverbinding als een continue migratieroute en leefgebied. Bron: Provincie Noord-Holland (2021).

Obstakels	Mogelijke barrièrewerking aanwezig?	Toelichting
Infrastructuur (o.a. hoofdwegen, spoorlijnen)	X	O.a. A4, A44, N205, N207, spoorlijn, Polderbaan Schiphol
Kunstwerken (o.a. bruggen, sluizen)	X	O.a. 380 kV leiding
Stedelijke bebouwing	X	O.a. Lisse, Hoofddorp
Bedrijventerrein / industrie	X	O.a. Lisse, Rijsenhout
Glastuinbouw		
'Intensief' recreatief gebruik (o.a. vissteigers, jachthavens, etc.)	X	
Woonboten	X	O.a. langs de Vijfhuizerdijk, Vijfhuizen
Ongeschikte inrichting / grondgebruik (o.a. oevers met harde beschoeiing, beplantingen met onvoldoende dekking en/of variatie, grote onderbrekingen in geleidende structuren zoals bomenrijen en moerasoevers en onoverbrugbare trajecten door te intensief (agrarisch) grondgebruik).	X	

Bijlage 2 - De relevante regelgeving in de Omgevingsverordening NH2020 t.a.v. NNN

In de Omgevingsverordening NH2020 is voor ruimtelijke ontwikkelingen in het Natuurnetwerk het volgende opgenomen (artikel 6.43):

1. De wezenlijke kenmerken en waarden als bedoeld in dit artikel zijn vastgelegd in bijlage 5.
2. Een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen strekt in ieder geval tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden.
3. Het ruimtelijk plan stelt in ieder geval regels in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. Bij het stellen van deze regels moeten de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden in acht worden genomen.
4. Het ruimtelijk plan maakt geen nieuwe activiteiten mogelijk die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden.
5. In afwijking van het vierde lid kan het ruimtelijk plan nieuwe activiteiten mogelijk maken, indien:
   a) er sprake is van een groot openbaar belang;
   b) er geen reële alternatieven zijn; en
   c) de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.
6. Gedeputeerde Staten kunnen de begrenzing van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen wijzigen:
   a) ten behoeve van een verbetering van de samenhang of een betere ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk Nederland, voor zover:
      i. de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbinding worden behouden; en
      ii. de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland ten minste gelijk blijft; of
   b) ten behoeve van een kleinschalige ontwikkeling, voor zover:
      i. de aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden en de samenhang van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbinding beperkt is;
      ii. de ontwikkeling per saldo gepaard gaat met een versterking van de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbinding, of een vergroting van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland; en
      iii. de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland ten minste gelijk blijft; of
   c) ten behoeve van de toepassing van het vijfde lid.
7. Gedeputeerde Staten kunnen de begrenzing van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen wijzigen ter verbetering van kennelijke onjuistheden.
8. Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen aan de toelichting van het ruimtelijk plan en aan de wijze van compensatie als bedoeld in het vijfde lid, aanhef en onder c.

Lid 1
De wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden zijn neergelegd in bijlage 5 (Wezenlijke kenmerken en waarden natuurnetwerk Nederland provincie Noord-Holland) bij de verordening en zijn daarmee door PS vastgesteld. Deze wezenlijke kenmerken en waarden moeten in acht worden genomen bij het vaststellen van ruimtelijke plannen voor NNN-gebieden. Dit betreft een harde, absolute doorwerking. Afwijken is niet mogelijk. In bijlage 5 van de verordening wordt een nadere toelichting gegeven op het begrip wezenlijke kenmerken en waarden.

Lid 2
Het tweede lid bepaalt dat ruimtelijke plannen die van toepassing zijn op het NNN moeten in ieder geval strekken tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden die tot het NNN behoren.

Lid 3
In het derde lid wordt hieraan voor gemeenten de verplichting gekoppeld om in een ruimtelijk plan in ieder geval regels te stellen in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Bij het stellen van deze regels moeten de wezenlijke kenmerken en waarden – die zijn opgenomen in bijlage 5 bij de verordening – in acht worden genomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 2.10.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Leden 4 en 5
Met het vierde en vijfde lid wordt invulling gegeven aan artikel 2.10.4 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Tezamen vormen zij de weerslag van het 'nee, tenzij-beginsel'. Het derde lid bevat het beschermingsregime dat in een ruimtelijk plan moet worden opgenomen. Een ruimtelijk plan mag geen nieuwe activiteiten mogelijk maken die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van het NNN of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden.

Het begrip 'significante aantasting' is afkomstig uit het Barro. Wat een significante aantasting is, kan niet op voorhand worden gezegd. Dat hangt af van de aard van de beoogde activiteit, van de wezenlijke kenmerken en waarden van het desbetreffende gebied en van de grootte en de draagkracht van het gebied. In een klein gebied met hoge waarden kan een kleine aantasting al significant zijn. In een groot gebied met lagere waarden zal dit minder snel het geval zijn.
Volgens de toelichting bij het Barro kunnen bijvoorbeeld de volgende ruimtelijke initiatieven significante gevolgen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied:

- aanleg van nieuwe en uitbreiding van bestaande woningbouw, bedrijven en andere opstallen;
- (uitbreiding van agrarische bedrijven is in sommige gevallen wel mogelijk indien dat noodzakelijk is voor de natuurbeheerfunctie van het bedrijf);
- aanleg van nieuwe infrastructuur of uitbreiding van bestaande infrastructuur;
- vestiging van nieuwe en uitbreiding van bestaande intensieve veehouderijbedrijven en glastuinbouwbedrijven;
- nieuwe voorzieningen voor en omvangrijke uitbreiding van permanente verblijfsrecreatie (waaronder bungalowparken), 'leisurecentra' en attractieparken;
- ontgrondingen ten behoeven van oppervlaktedelfstofwinning;
- aanleg en bouw van afvalstort;
- bouw of uitbreiding van drijvende objecten;
- opstelling van windturbines.

De verordening respecteert wat in geldende ruimtelijke plannen is toegestaan (eerbiedigende werking). In het vierde lid is namelijk bepaald dat een ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten met significante nadelige gevolgen mogelijk maakt. Bestaande activiteiten zijn dus wel toegestaan. Of sprake is van bestaande activiteiten moet worden bepaald aan de hand van het begrip bestaand, zoals gedefinieerd in bijlage 1 bij de omgevingsverordening. Hieronder vallen ook bestaande activiteiten.

Artikel 6.43 is hierdoor alleen van toepassing op nieuwe activiteiten die nog niet in ruimtelijke plannen zijn toegestaan. Dit betekent dat de ontwikkelmogelijkheden van een agrarisch bedrijf, een recreatiewoning en een niet-agrarisch bedrijf die zijn opgenomen in een geldend ruimtelijk plan, in stand blijven.

Met “per saldo” in het vierde lid is geregeld dat combinaties van activiteiten die op gebiedsniveau niet leiden tot een significante aantasting van het natuurnetwerk Nederland wel kunnen worden toegestaan. Dit heeft tot gevolg dat een ruimtelijk plan een combinatie van activiteiten, die per saldo niet leiden tot een significante aantasting van het natuurnetwerk Nederland, mogelijk kan maken. Dit veronderstelt wel dat de betrokken activiteiten in samenhang op hun effecten moeten worden beoordeeld. Gaat het om activiteiten die vallen binnen de reikwijdte van verschillende ruimtelijke plannen dan is van belang dat de effectbeoordeling in gezamenlijkheid zal plaatsvinden. Dit kan bijvoorbeeld in het kader van een integrale gebiedsvisie.

Het vijfde lid bevat de uitzondering op het verbod van het vierde lid. Onder de cumulatieve voorwaarden die in het vijfde lid zijn opgenomen, mag een ruimtelijk plan wel nieuwe activiteiten mogelijk maken die per saldoleiden tot een significante aantasting van het NNN. Deze voorwaarden zijn:

a) er is sprake van een groot openbaar belang;
b) er zijn geen reële alternatieven, en;
c) de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten worden gelijkwaardig gecompenseerd.

Wat onder groot openbaar belang moet worden verstaan staat in de algemene toelichting over dit begrip.

Lid 6
Het achtste lid bevat bepalingen ten aanzien van de mogelijkheden die Gedeputeerde Staten hebben om de begrenzing van het NNN of de natuurverbindingen te wijzigen. Bij deze mogelijkheden is woordelijk aangesloten bij artikel 2.10.5 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Er wordt onderscheid gemaakt tussen herbegrenzing om ecologische redenen (onder a), herbegrenzing ten behoeve van een kleinschalige ontwikkeling (onder b) en herbegrenzing ten behoeve van de compensatie op grond van het vierde lid (onder c). Herbegrenzing op ecologische gronden dient bij te dragen aan verhoging van de wezenlijke kenmerken en waarden of de abiotische randvoorwaarden of potenties daarvoor of het robuuster maken van het netwerk (opheffen versnipperde gebieden, aanleg stapstenen tussen gebieden) en aan de realisatiekans (draagvlak).

Lid 7
Dit zevende lid bevat een bevoegdheid voor Gedeputeerde Staten om kennelijke onjuistheden te verbeteren in de begrenzing van NNN en natuurverbindingen. Het gaat hierbij om technische correcties, niet om beleidsinhoudelijke wijzigingen.

Lid 8
In het achtste lid is geregeld dat Gedeputeerde Staten nadere regels kunnen stellen ten aanzien van de compensatie als bedoeld in het vierde lid. Deze nadere regels zijn vastgelegd in de Omgevingsregeling Noord-Holland 2020.

Groot openbaar belang en reële alternatieven
In de Omgevingsverordening NH2020 staat hierover het volgende:

“Er is voor gekozen om dit begrip niet te definiëren, omdat het per geval en per locatie kan verschillen of een project of ontwikkeling als groot openbaar belang kan worden aangemerkt. Bij de beantwoording van de vraag of sprake is van een groot openbaar belang is relevant of het belang een zekere maatschappelijke waarde vertegenwoordigt. Dit belang moet naar aard en omvang voldoende zwaarwegend zijn om de toelating van een project of ontwikkeling te rechtvaardigen. Dit betekent dat het in ieder geval moet gaan om een algemeen belang en dus niet om een puur particulier of individueel belang.

Verder kan van een groot openbaar belang sprake zijn als met de ontwikkeling beleidsdoelen worden bereikt. In eerste instantie kan worden gedacht aan fundamentele belangen, zoals veiligheid, gezondheid,

natuur en milieu (denk aan drinkwaterbescherming, bescherming tegen hoogwater), maar ook verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hierbij dient in voorkomende gevallen naar de verhouding tussen het te beschermen belang en het groot openbaar belang gekeken worden. Als omwille van een groot openbaar belang wordt afgeweken van de regels uit deze verordening, dan dient dit groot openbaar belang, alsook de mate van inbreuk op het door de betreffende regels beschermde provinciale belang, zorgvuldig te worden gemotiveerd onder verwijzing naar bovengenoemde beleidsdoelen en (zo nodig) een deugdelijk onderzoek.

Als sprake is van een groot openbaar belang, rechtvaardigt dit niet direct de uitzondering op de regel. Er moet ook nog worden bekeken of er geen reële alternatieven zijn. Een reëel alternatief kan zowel gaan om een alternatieve locatie voor de ontwikkeling of een alternatieve ontwikkeling. Alleen als er geen reële alternatieven zijn, geldt de uitzondering op de regels. Het gebrek aan alternatieven moet zorgvuldig worden gemotiveerd in het ruimtelijk besluit dat de ontwikkeling mogelijk maakt.

Tot slot geldt dat de ingreep zo min mogelijk schade/risico mag opleveren ten aanzien van het beschermde provinciaal belang en dat overblijvende schade wordt gecompenseerd. Wederom geldt hier een motiveringsplicht. Specifiek over de aantasting van monumentale dijklichamen ten behoeve van dijkversterking is bij de totstandkoming van de Omgevingsverordening de vraag gesteld of het regime voor het verkrijgen van een vergunning op grond van een groot openbaar belang strenger is geworden ten opzichte van de Erfgoedverordening. Zoals gezegd is dat niet beoogd. In de uitspraak over het projectplan Waterwet Versterking Markermeerdijken overwoog de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat uit de Erfgoedverordening niet de verplichting volgt om in het geval er een alternatief aanwezig is dat minder ingrijpend is voor het desbetreffende provinciale monument, altijd voor dat alternatief te kiezen. Een dergelijke verplichting zou een reëel en integraal dijkversterkingsproject, waarin recht wordt gedaan aan alle relevante belangen, onmogelijk maken, omdat dan immers altijd gekozen zou moeten worden voor het voor het monument minst ingrijpende alternatief, hoe onrealistisch of ongewenst dat alternatief - gelet op bijvoorbeeld de kosten, technische mogelijkheden of andere zwaarwegende belangen zoals naastgelegen Natura 2000-gebieden - ook is (uitspraak van 22 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1125). Deze lijn kan wat ons betreft onder de Omgevingsverordening worden voortgezet." (p.105, Provincie Noord-Holland, 2020a).

Wezenlijke kenmerken en waarden

De wezenlijke kenmerken en waarden (hierna: wkw) zijn in hoofdstuk 1 van "Wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland"[4] als volgt omschreven: "De wkw van het NNN in Noord-Holland bestaan (op deelgebiedsniveau) uit de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden waarvoor de provincie op (inter)nationaal of regionaal niveau een grote (beleidsmatige) verantwoordelijkheid draagt, inclusief alle noodzakelijke abiotische en ruimtelijke condities voor deze natuurwaarden."

A.1 Compensatie

De regelgeving voor natuurcompensatie voor NNN is verankerd in de Omgevingsregeling Noord-Holland 2020 (Provincie Noord-Holland, 2020b). Hieronder worden de relevante artikelen weergegeven.

Artikel 2.4 Compensatie algemeen

1. Voor zover een ruimtelijk plan voorziet in een nieuwe activiteit overeenkomstig artikel 6.43, vijfde lid, of een nieuwe ontwikkeling overeenkomstig artikel 6.46, achtste lid, van de verordening, maakt dat ruimtelijk plan mogelijk dat de initiatiefnemer daarvan fysieke maatregelen neemt ter compensatie van de schade aan het Natuurnetwerk Nederland, een natuurverbinding of aan een Bijzonder provinciaal landschap.

[4] *Wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland. Deze beschrijvingen van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN maken onderdeel uit van de Omgevingsverordening, paragraaf 6.4.1.*

2. Voor zover de fysieke maatregelen als bedoeld in het eerste lid niet in het ruimtelijk plan mogelijk kunnen worden gemaakt, blijkt uit de toelichting van het ruimtelijk plan hoe en wanneer de fysieke maatregelen dan wel planologisch worden geregeld en dat het bevoegde gezag daaraan medewerking zal verlenen.
3. In het geval de fysieke maatregelen ter compensatie van schade aan het Natuurnetwerk Nederland als bedoeld in het eerste lid worden genomen binnen het Natuurnetwerk Nederland, dient daarnaast in het ruimtelijk plan op eenzelfde oppervlak als verloren gaat door de activiteit, dat nog niet is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland, de ontwikkeling van natuur planologisch mogelijk te worden gemaakt. Voor zover dit niet mogelijk is in het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, blijkt uit de toelichting van dat ruimtelijk plan hoe en wanneer deze ontwikkeling van natuur dan wel planologisch wordt geregeld en dat het bevoegd gezag daaraan medewerking zal verlenen.
4. Uit de toelichting van het ruimtelijk plan als bedoeld in het eerste lid, blijkt dat de fysieke maatregelen ter compensatie van de aantasting van een natuurverbinding zodanig plaatsvinden dat de functie van de natuurverbinding, zoals omschreven in de wezenlijke kenmerken en waarden in een bijlage van de verordening, in stand blijft.
5. In afwijking van het eerste lid en tweede lid, kan de schade aan het Natuurnetwerk Nederland of de schade aan een Bijzonder provinciaal landschap waar de kernkwaliteit habitat voor weidevogels van toepassing is, voorafgaand aan de ontwikkeling financieel worden gecompenseerd indien:
   a) fysieke maatregelen niet mogelijk zijn, of;
   b) het gebied dat wordt aangetast door een activiteit als bedoeld in het eerste lid niet groter is dan:
      a. 0,5 hectare in het geval van Natuurnetwerk Nederland, of;
      b. 5 hectare in het geval van een Bijzonder provinciaal landschap, voor zover de kernkwaliteit habitat voor weidevogels van toepassing is.
6. In aanvulling op het vijfde lid dient bij financiële compensatie in het kader van het Natuurnetwerk Nederland op eenzelfde oppervlak als verloren gaat door de activiteit, dat nog niet is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland, de ontwikkeling van natuur planologisch mogelijk te worden gemaakt. Indien dat niet mogelijk is in het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, blijkt uit de toelichting van dat ruimtelijk plan hoe en wanneer dat dan wel planologisch wordt geregeld en dat het bevoegd gezag daaraan medewerking zal verlenen.
7. Financiële compensatie als bedoeld in het vijfde lid vindt plaats in de vorm van een bijdrage zoals bepaald in artikel 2.9 aan de provincie Noord-Holland die wordt gestort in de provinciale reserve Groen of de reserve Landschap.

Artikel 2.5 Compensatie Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen

Uit de toelichting op een ruimtelijk plan als bedoeld in artikel 2.4, eerste lid, blijkt dat de fysieke maatregelen ter compensatie van de aantasting van het Natuurnetwerk Nederland:

a) plaatsvinden buiten het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland op een locatie die bijdraagt aan de versterking van de samenhang van het netwerk, of, indien aannemelijk is dat fysieke maatregelen buiten het Natuurnetwerk Nederland niet mogelijk zijn, in nog niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Nederland;
b) plaatsvinden in de nabijheid van het aangetaste gebied tenzij aantoonbaar is dat dit niet mogelijk is;
c) plaatsvinden in een gebied dat minimaal gelijk is aan de oppervlakte van het aangetaste gebied;
d) de aangetaste wezenlijke kenmerken en waarden compenseren; en
e) tenminste de inrichting van het gebied ten behoeve van de ontwikkeling van de gewenste natuur en ontwikkelingsbeheer van die natuur voor een duur van tenminste 5 jaar, en in geval van bos 10 jaar, omvatten.

Artikel 2.7 Compensatieplan

De toelichting op een ruimtelijk plan als bedoeld in artikel 2.4, eerste tot en met vierde lid, waarin fysieke maatregelen worden bepaald, omvat een compensatieplan dat voldoet aan de volgende eisen:

a. het plan bevat een kaart van een schaalniveau niet groter dan 1:10.000 waarop de locatie waar de fysieke maatregelen plaatsvinden staat aangegeven;
b. de fysieke maatregelen zijn concreet beschreven;
c. in het plan is aangegeven op welke momenten Gedeputeerde Staten de voortgang kunnen beoordelen;
d. het plan bevat een tijdschema voor realisatie van de compensatie waaruit blijkt dat initiatiefnemer de compensatie uiterlijk binnen twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit realiseert, tenzij in een compensatieovereenkomst als bedoeld in artikel 2.8 anders wordt bepaald; en
e. het plan beschrijft het jaarlijkse beheer van het gebied en de voorwaarden waaraan een beheerder moet voldoen.

Artikel 2.8 Compensatieovereenkomst

1. Een ruimtelijk plan als bedoeld in artikel 2.4, eerste tot en met zesde lid, bevat als bijlage een compensatieovereenkomst die is aangegaan tussen de initiatiefnemer en de provincie.
2. In een compensatieovereenkomst als bedoeld in het vorige lid is ten minste opgenomen:
   a. welke rollen en verantwoordelijkheden de betrokken partijen hebben;
   b. een financiële onderbouwing waaruit blijkt dat de uitvoering van de fysieke maatregelen is zeker gesteld en niet wordt gefinancierd uit middelen die beschikbaar zijn op grond van een subsidieregeling;
   c. de termijn waarbinnen de uitvoering van compensatie moet zijn afgerond;
   d. een boeteclausule die van toepassing is bij het niet, niet tijdig of onvolledig uitvoeren van de compensatie tenzij sprake is van een overeenkomst tussen overheden;
   e. de verplichting om te melden wanneer de uitvoering van de compensatiemaatregelen starten;
   f. de verplichting om Gedeputeerde Staten jaarlijks te informeren over de voortgang.
3. Voor het verschuldigd zijn van een boete als bedoeld in het vorige lid is geen ingebrekestelling nodig.
4. Het boetebedrag wordt gestort in de provinciale reserve Groen of de reserve Landschap. Het boetebedrag is op het moment van vaststelling ten minste gelijk aan 150 procent van alle directe en indirecte kosten die samenhangen met de betrokken compensatie.

Artikel 2.9 Financiële compensatie

1. Financiële compensatie als bedoeld in artikel 2.4, vijfde lid, omvat voor het Natuurnetwerk Nederland de volgende kostenelementen:
   a. kosten van de aanschaf van vervangende grond;
   b. kosten van de basisinrichting;
   c. kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd, afhankelijk van het type natuur dat wordt ontwikkeld;
   d. kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering, deze zijn bepaald op 20 procent van de kosten genoemd bij a, b en c.
2. Financiële compensatie als bedoeld in artikel 2.4, vijfde lid, omvat voor een Bijzonder provinciaal landschap, voor zover daar de kernkwaliteit habitat voor weidevogels van toepassing de volgende kostenelementen:
   a. de kosten voor 30 jaar actief weidevogelbeheer voor een gebied dat minimaal gelijk is aan de oppervlakte van het aangetaste weidevogelleefgebied rekening houdende met een jaarlijkse rustperiode in de nestfase waarin agrarische werkzaamheden niet zijn toegestaan jaarlijks van 1 april tot en met 15 juni;
   b. de kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering, deze zijn bepaald op 20 procent van de kosten genoemd bij a.

Bijlage 3 – Natuurtoets Noordelijke ontsluiting IJs- en Skeelerclub Lissebroek

Oplegnotitie Wet natuurbescherming

Aan:	Thad van der Bruggen
Van:	Martijn Korthorst, Projectleider ecologie van Natuurlijke zaken
Datum:	27 -6 - 2023
Betreft:	Tracé busbaan HOV Noordwijk - Schiphol *Aanvulling Natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) vanwege aanvulling van het plangebied met de noordelijke ontsluitingsweg.*

Aanleiding

De Duin- en Bollenstreek is een drukke regio waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor is er een betere, snellere en frequente verbinding op het traject Noordwijk-Schiphol. Tussen P+R Getsewoud en Lisse is een nieuw tracé en nieuw te realiseren HOV-brug nodig om deze vanuit het Zuidtangent te verbinden met de rest van de infrastructuur. Voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden en houtopstanden (Natura 2000) alsook het Natuurnetwerk Nederland. In 2021 is een Natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) opgesteld om te bepalen of de voorgenomen ingreep kan leiden tot overtredingen van de vigerende natuurwetgeving en -beleid.

Voorliggende notitie is een aanvulling op de bestaande natuurtoets omdat er sprake is van een toevoeging aan het plangebied die niet in de natuurtoets is meegenomen, namelijk de *noordelijke ontsluitingsweg* (figuur 1-1).

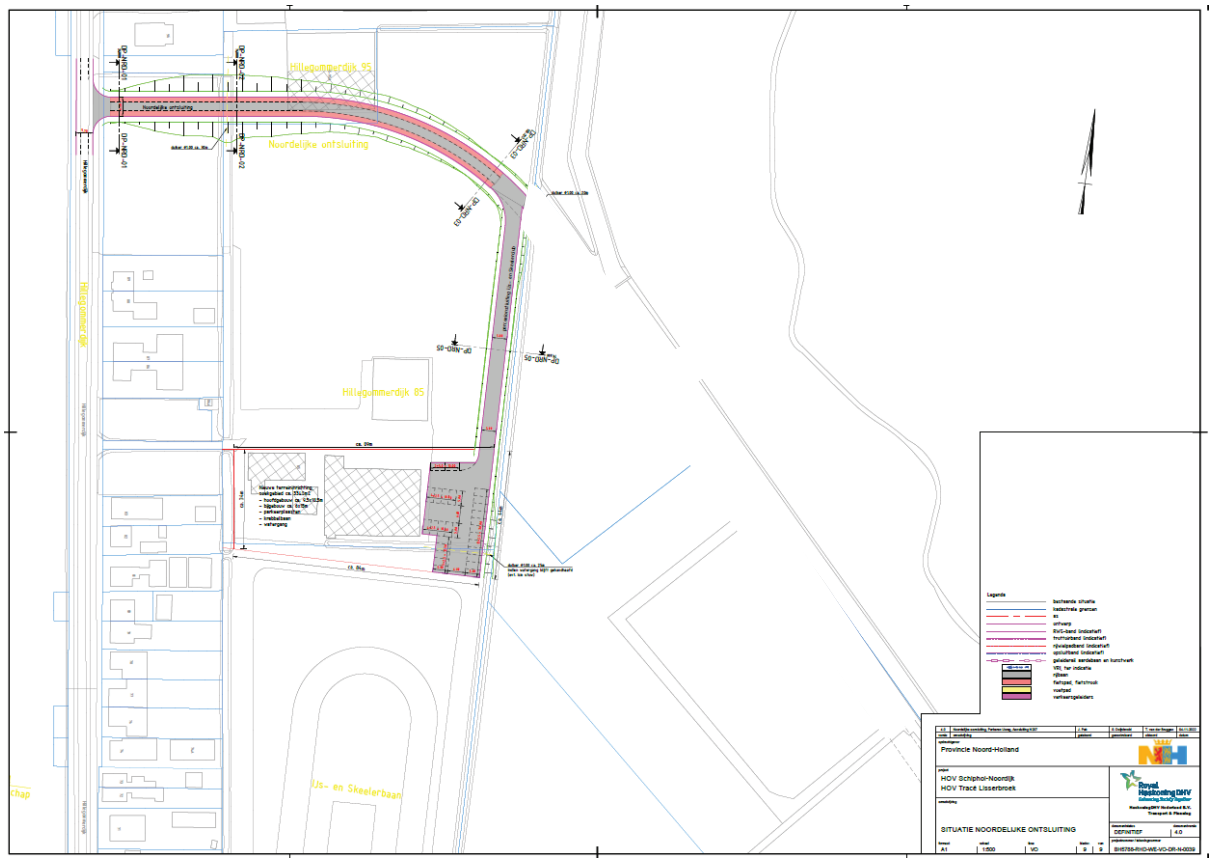
Plangebied noordelijke ontsluitingsweg

Het *noordelijke ontsluitingsweg* ligt ten noorden van de bebouwing van Lisserbroek net ten noorden van de skeeler- en ijsclub (figuur 1-1). De noordelijke ontsluiting verbindt de percelen Hillegommerdijk 49 en de IJs- en Skeelerclub met de Hillegommerdijk.

Foto's 1 t/m 6 geven een indruk van het plangebied van de noordelijke ontsluitingsweg. Het bestaat uit de volgende deelgebieden.

- grasland
- tuinbouwgrond voor bloementeelt
- een opslagloods
- braakliggend tuinbouwgrond
- een rij zwarte elzen

Oplegnotitie Wet natuurbescherming



*Figuur **Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document.**1-1: Noordelijke ontsluitingsweg HOC Schiphol-Noordwijk (RHDHV, 4-11-2022)*

De ontsluiting van de Hillergommerdijk 49 is deels gelegen in een weiland en een houtwal bestaande uit jonge zwarte elzen. De ontsluitingsweg komt parallel aan de watergang te liggen, op enkele punten doorsnijdt het de watergang.

Oplegnotitie Wet natuurbescherming

De ontsluitingsweg doorsnijdt een perceel waar snijbloemen worden geteeld en een deel van de loods zal verwijderd moeten worden.

De ontsluiting naar de IJsbaan ligt naast een sloot (linker foto) en door een klein (braakliggend) akkertje voor snijbloemen. Rechter foto toont de locatie waar de ontsluiting aansluit op de Hillegommerdijk, op de achtergrond de groene loods.

Methode

De reeds opgestelde natuurtoets vormt de basis voor deze oplegnotitie. In aanvulling op de natuurtoets is de NDFF geraadpleegd, er is specifiek gekeken naar waarnemingen binnen een straal van 2 km van het plangebied en 5 jaar terug in de tijd. Het plangebied is bezocht op 5 juni 2023 door een deskundig ecoloog.

Beschermde gebieden

Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is het regime voor bescherming en waar mogelijk versterken en ontwikkelen van gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. In de Omgevingsvisie NH2050 en de Omgevingsverordening (2020) is de bescherming van de natuurwaarden – de zogeheten wezenlijke kenmerken en waarden – van het NNN en natuurverbindingen opgenomen. In artikel 6.43 van de Omgevingsverordening zijn de regels gesteld aan gemeentelijke ruimtelijke plannen ter bescherming van het NNN. In Artikel 6.46 van de Omgevingsverordening is opgenomen dat ruimtelijke plannen de kernkwaliteiten van het BPL niet mogen aantasten. De weidevogelkerngebieden die binnen NNN liggen, vallen onder het

NNN-beschermingsregime. Buiten het NNN zijn de gebieden onderdeel van het BPL met de kernkwaliteit 'habitat voor weidevogels'.

De noordelijke ontsluitingsweg ligt niet in Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en evenmin in het Natuurnetwerk Nederland. Het bosgebied noordelijke van de ontsluitingsweg maakt onderdeel uit van de het NNN-gebied Haarlemmermeer, de ontsluitingsweg ligt hier direct naast de NNN-begrenzing.

Effecten
Het plangebied is niet gelegen binnen de begrenzing van het NNN of een provincie ecologische verbindingszone. Er is geen sprake van oppervlakteverlies van het NNN, effecten door externe werking als gevolg van het voornemen maken geen onderdeel uit van dit planologisch instrument. Effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in de nabijheid van het plan kunnen worden uitgesloten.

Conclusie
Er is geen sprake van vermindering of aantasting van het NNN. Er zijn voor het NNN geen belemmeringen. Het NNN-beleid staat de uitvoering van het plan niet in de weg. Het plangebied bevindt zich niet in een BPL. Er is geen sprake van directe aantasting van, of verstoring van deze kernkwaliteiten van het BPL.

Beschermde soorten
Tabel 4-2 van de natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) geeft inzicht in de voorkomende beschermde soorten bij het plangebied. Deze tabel is als uitgangspunt gebruikt om te bepalen of op de noordelijke ontsluitingsweg deze soorten aanwezig kunnen zijn.

Vogels
Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming. Een aantal soorten gebruikt jaarrond dezelfde nestlocatie. Dit zijn jaarrond beschermde nestplaatsen, dus ook buiten het broedseizoen. Dit betreft bijvoorbeeld de nestlocaties van huismus, gierzwaluw en diverse roofvogelsoorten en uilen. Onderstaande paragrafen wordt een verschil gemaakt tussen algemene (broed)vogelsoorten en soorten welke een jaarrond beschermd nest hebben.

Algemene broedvogels
Voorkomen en functie
In de directe omgeving van het plangebied zijn struwelen, tuinen en bossen aanwezig die gebruik kunnen worden door verschillende soorten algemene broedvogels, zoals mezen, lijsters en zangvogels. De sloot langs de noordelijke ontsluitingsweg vormt het leefgebied voor watervogels als wilde eend en waterhoen. Het tracé van het plangebied is vanwege de agrarische functie niet geschikt als broedgebied, als leefgebied is het geschikt als foerageergebied voor diverse vogelsoorten.

Effecten
In het plangebied komen algemene vogelsoorten voor, het aantal broedplaatsen voor vogels is beperkt. Mogelijk broeden er in het voorjaar enkele wilde eenden in de slootoever of een merel in het rijtje zwarte elzen.

Conclusie
De werkzaamheden binnen het werkgebied kunnen een verstorend effect hebben op aanwezige broedende vogels. Dit effect kan voorkomen worden door de werkzaamheden, zoals kappen van begroeiing en grondverzet, uit te voeren buiten de broedperiode van algemene broedvogels, te weten tussen eind maart en medio juni. Door de

werkzaamheden op deze manier in te richten, vindt er geen overtreding plaats op verbodsartikelen van de Wet natuurbescherming.

Jaarrond beschermde nestlocaties

Voorkomen en functie

Het plangebied van de noordelijke ontsluiting bestaat uit een aantal kleinschalige agrarische percelen en een loods. Van de in gebouwen broedende vogels zijn de nesten van huismus en gierzwaluw jaarrond beschermd. Van beide soorten zijn waarnemingen in de directe omgeving van het werkgebied. De afgesloten loods zelf bevat geen broedmogelijkheden voor huismus of gierzwaluw. Er zijn geen holtes op openingen waar één van beide soorten gebruik van kan maken. Tijdens het veldbezoek is tevens gekeken naar de aanwezigheid van grotere nesten (> 30cm) van bijvoorbeeld roofvogels in (de directe omgeving van) het werkgebied. Deze zijn niet aangetroffen. Huismussen zijn waargenomen in de omgeving van het plangebied, enkele roepende dieren zijn gehoord op erven van de Hillegommerdijk.

Effecten

Er is geen ruimte in de loods of bij de naastgelegen woning voor jaarrond beschermde vogels. Effecten op jaarrond beschermde broed- of rustplaatsen zijn uit te sluiten, het plangebied maakt geen onderdeel uit van het leefgebied van huismussen als essentieel onderdeel van vast verblijfplaats.

Conclusie

De ontwikkeling leidt niet tot een overtreding van een verbodsartikel van de Wet natuurbescherming.

Vaatplanten

In de omgeving komen geen beschermde soorten voor (RHDHV, 2021 / NDFF). Op basis van het veldbezoek wordt dit onderschreven, het plangebied is door het agrarisch gebruik geen groeiplaats voor beschermde soorten.

Reptielen

In de omgeving komen geen beschermde soorten voor (RHDHV, 2021 / NDFF), het plangebied is geen leefgebied voor beschermde soorten.

Vissen

In de omgeving komen geen beschermde soorten voor (RHDHV, 2021 / NDFF). Het plangebied betreft akker- en weiland, de te doorsnijden watergang is geen leefgebied voor beschermde vissoorten.

Grondgebonden zoogdieren

Voorkomen en functie

Op basis van verspreiding kunnen de beschermde bunzing, steenmarter en wezel (NDFF, RHDHV, 2021) verwacht worden in de omgeving van het werkgebied. De bunzing, steenmarter en wezel zijn nationaal beschermde soort (artikel 3.10). De bescherming van de nationaal beschermde soorten heeft betrekking op de *vaste voortplantingsplaatsen* of rustplaatsen van deze dieren.

Effecten

Tijdens het veldbezoek zijn geen holtes of locaties aangetroffen die aanwijzingen geven dat de agrarische percelen een functie hebben als vaste voortplantingsplaats of rustplaats van deze dieren. Er zijn geen takkenbulten,

steilrandjes of andere specifieke biotopen in het plangebied aanwezig die een bijzondere waarden kunnen hebben voor marterachtige. De loods in het werkgebied is niet toegankelijk vanaf de buitenzijde. Het akkerland wordt intensief bewerkt voor de bloementeelt het grasland wordt gemaaid en bewerkt en daarmee niet geschikt als verblijfplaats.

Conclusie
De ontwikkeling leidt niet tot een overtreding van een verbodsartikel van de Wet natuurbescherming, *vaste voortplantingsplaatsen* of rustplaatsen van deze dieren worden niet verstoord.

Wel dient er rekening gehouden te worden met de zorgplicht. Dit houdt in dat werkzaamheden uitgevoerd moeten worden richting gebieden die ongemoeid blijven, zodat aanwezige zoogdieren zich op eigen kracht kunnen verplaatsen.

Vleermuizen
Alle vleermuissoorten zijn strikt beschermd en staan vermeld op bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn (artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming). De bescherming heeft zowel betrekking op de verblijfplaatsen, als vlieg- en trekroutes en foerageergebieden. Vleermuizen worden hier apart opgenomen omdat meer dan alleen de verblijfplaatsen beschermd zijn en een aantal soorten wel algemeen voorkomen is in de provincie Noord-Holland.

Voorkomen en functie
In de directe omgeving van het plangebied zijn waarnemingen bekend van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis en meervleermuis (NDFF). Binnen het plangebied zijn geen gebouwen of bomen aanwezig die door vleermuizen als verblijfplaats gebruikt kunnen worden. De loods met metalen beplating is niet geschikt als verblijfplaats. Er zijn geen lijnvormige elementen in het plangebied zoals bomenlanen die als vaste vliegroute zullen fungeren. Het agrarische gebied is geschikt als foerageergebied, dit geldt met name voor algemene soorten in de omgeving als gewone dwergvleermuis.

Effecten
Het plangebied is niet geschikt voor vleermuizen. Binnen het plangebied zijn geen structuren aanwezig die als verblijfplaats kunnen dienen.

Conclusie
De ontwikkeling leidt niet tot een overtreding van een verbodsartikel van de Wet natuurbescherming.

Amfibieën
Voorkomen en functie
Op basis van verspreiding kunnen o.a. de soorten kleine watersalamander, gewone pad, bruine kikker en bastaardkikker verwacht worden in de omgeving van het werkgebied. De strikt beschermde rugstreeppad (Habitatrichtlijn) komt niet voor nabij het plangebied (NDFF), deze soort komt voor nabij Hillegom en westelijk van Lisse in de binnenduinrand. In de Haarlemmermeerpolder is de soort zeer zeldzaam, recentelijk is de soort één keer vastgelegd in de het zuidelijk deel van Lisserbroek, op ruim 2 kilometer van de noordelijke ontsluitingsweg. De bescherming van de Habitatrichtlijn soorten heeft betrekking op verstoring van natuurlijk verspreidingsgebied en het beschadigen of te vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen.
De overige soorten zijn door provincie Noord-Holland vrijgesteld van ontheffing bij ruimtelijke ontwikkelingen. Op deze soorten is echter wel de zorgplicht van toepassing.

Oplegnotitie Wet natuurbescherming

Effecten

Gezien de ligging van het plangebied (en de aanwezige barrières) en het niet aanwezig zijnde van geschikte voortplantingswateren, worden er geen rugstreeppadden of onderdelen van de leefomgeving van de rugstreeppad verwacht binnen het plan. Zodoende kan geconcludeerd worden dat het planvoornemen geen effect heeft op deze beschermde soort.

Conclusie

Het planvoornemen leidt niet tot een overtreding van een verbodsartikel van de Wet natuurbescherming. Wel dient er rekening gehouden te worden met de zorgplicht. Dit houdt in dat werkzaamheden uitgevoerd moeten worden richting gebieden die ongemoeid blijven en waarop geen verkeer aanwezig is, zodat aanwezige amfibieën zich op eigen kracht kunnen verplaatsen.

Ongewervelden

Het plangebied kent geen geschikte waardplanten voor beschermde insecten en andere ongewervelden. Vlinders en libellen zijn vaak afhankelijk van zeer specifieke omstandigheden die in provincie Noord-Holland met name zijn te vinden in groter natuurterreinen zoals de duinen. De platte schijfhoren komt voor in Zuid-Kennemerland, maar op één waarneming na, niet in de polder Haarlemmermeer (NDFF). De platte schijfhoren komt voor in zoete, heldere en schone wateren met een rijke begroeiing, de poldersloot in de het plangebied voldoet niet aan de habitateisen van deze soort. Het voorkomen van beschermde ongewervelden binnen het plangebied kan dan ook worden uitgesloten

Conclusie

Gezien het habitat en het planvoornemen zijn er geen beschermde waarden van beschermde soorten van de soortgroepen flora, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, amfibieën, reptielen, insecten, vissen en ongewervelde/ weekdieren binnen de plangrenzen aanwezig.
Wel komen er mogelijk algemene broedende vogelsoorten, algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën voor binnen de plangrenzen. Rekening dient gehouden te worden met de zorgplicht.

Bron

- Natuurtoets. Tracé busbaan HOV Noordwijk – Schiphol. Referentie: BH5788-ZZ-XX-RP-Z-0009. 22 september 2021
- Situatie noordelijke ontsluiting. BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0039-4-11-2022
- NDFF

Bijlage 4 – AERIUS Berekening

STIKSTOFBEREKENING M.B.V. AERIUS-CALCULATOR

Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding Noordwijk – Schiphol (gedeelte Nieuw Vennep en Lisse) Noord-Holland

Uitgevoerd door:
RSK Netherlands
Burgemeester de Zeeuwstraat 2
2985 AB Ridderkerk
Email: info@rskgroup.nl

Rapportnummer:
519245.002(00)

Rapportagedatum:
29 juni 2023

In opdracht van:
Royal Haskoning DHV
Postbus 1132
3800BC te Amersfoort

Status rapport:
Definitief

RSK Netherlands is een zelfstandig onafhankelijk adviesbureau dat geen andere relatie heeft met de opdrachtgever dan opdrachtnemer – opdrachtgever. RSK Netherlands heeft geen (eigendoms)relatie met het plangebied. RSK verklaart hierbij dat het veldwerk onafhankelijk van de opdrachtgever is uitgevoerd.

Dit onderzoek is uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde natuurwet- en regelgeving. RSK Netherlands accepteert geen aansprakelijkheid ten aanzien van beslissingen die de opdrachtgever neemt naar aanleiding van het door RSK Netherlands uitgevoerde onderzoek. RSK Netherlands is niet aansprakelijk voor gevolgschade, alsmede voor schade welke voortvloeit uit de toepassing van de resultaten van de werkzaamheden of andere gegevens verkregen van RSK Netherlands; opdrachtgever vrijwaart RSK Netherlands voor aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

RSK Netherlands is sinds 2021 kandidaat voor het lidmaatschap bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het kandidaatschap is een voorbereiding op het lidmaatschap dat gebonden is aan een zekere kwaliteit van onderzoek en advisering. In de voorbereidingsperiode gebruikt de kandidaat de faciliteiten van het Netwerk Groene Bureaus om op het benodigde kwaliteitsniveau te komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de diverse faciliteiten, waaronder de machtiging voor het gebruik van de ontheffingen van het NGB voor het uitvoeren van diverse ecologische veldonderzoeken. Zie voor meer informatie over het kandidaatschap.

Rapportstatus			***Definitief***	
	Naam	***Functie***	***Handtekening***	***Datum***
Opgesteld	R. Visser	**Projectleider**		29 juni 2023
Gecontroleerd	G.J. Loeffen	**Senior projectleider**		29 juni 2023
Vrijgegeven	G.J. Loeffen	**Senior projectleider**		29 juni 2023

Dit rapport mag niet worden gebruikt voor contractuele doeleinden of ingenieursdiensten tenzij de bovenstaande tabel juist en volledig is ingevuld en getekend door de projectmanager, technische- en kwaliteitsreviewer(s) en het rapport als DEFINITIEF is aangewezen.

© Dit rapport valt onder het auteursrecht van RSK Netherlands. Elke niet geautoriseerde reproductie of elk gebruik door iemand anders zonder nadrukkelijke toestemming van de opdrachtgever is strikt verboden.

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**

1. Inleiding **3**

1.1 Doel en aanleiding 3

1.2 Methode 3

1.3 Natura 2000 3

1.4 Stikstof 3

2. Gebiedsbeschrijving geplande werkzaamheden **4**

2.1 Locatiebeschrijving en huidig & toekomstig gebruik 4

2.2 Uitgangspunten 4

3. Resultaten **7**

3.1 Aanlegfase 7

3.2 Gebruiksfase 7

4. Conclusie **7**

Bijlagen:

1. Situatie weergave
2. Omliggende Natura-2000 gebieden
3. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2027
4. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2028
5. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2029
6. AERIUS-berekening: Gebruiksfase 2030

Samenvatting

Algemene informatie	
Opdrachtgever	Royal Haskoning DHV
Onderwerp	Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Noordwijk en Schiphol, voor het gedeelte Nieuw Vennep en Lisse.
Adres	
RD-coördinaten (X, Y)	96111, 461016
Provincie	Noord-Holland
Gemeente	Lisse - Haarlemmermeer
Start werkzaamheden (indien bekend)	Oktober 2027
Geschatte duur aanlegfase	t/m september 2029
Doel en aanleiding	
Aanleiding voor de stikstofberekening is de voorgenomen aanleg de busbaan HOV Noordwijk – Schiphol (gedeelte Nieuw-Vennep en Lisse). Het doel van het onderzoek is de depositie van stikstof op omringende Natura 2000 gebieden te bepalen met behulp van de AERIUS-calculator.	
Stikstof depositie aanlegfase (zichtjaar 2028)	
NO_x	176,5 kg/ha/j
NH_3	7,5 kg/ha/j
Maximale depositie op Natura 2000 gebieden	0,00 mol/ha/j
Is er intern gesaldeerd?	Ja, oorspronkelijk was er uitgegaan van enkel dieselvoertuigen hierbij was de maximale uitstoot 0,04 mol/ha/j. Op basis hiervan is een nieuw plan gemaakt wat is uitgewerkt in deze rapportage.
Stikstofdepositie gebruiksfase (t.o.v. referentie)	
NO_x	144,0 kg/ha/j
NH_3	0,7 kg/ha/j
Maximale depositie	0,00 mol/ha/j
Is er intern gesaldeerd?	Nee
Wet- en Regelgeving	
Op basis van de AERIUS berekening is er voor de aanlegfase saldering of een vergunningsaanvraag noodzakelijk. Voor de gebruiksfase is geen vergunningsaanvraag noodzakelijk.	
Aanbevelingen	
-	

1. Inleiding

1.1 Doel en aanleiding

In opdracht van Royal Haskoning DHV heeft RSK Netherlands (hierna RSK) stikstofberekeningen uitgevoerd m.b.v. de AERIUS-calculator ten behoeve van de voorgenomen realisatie en het gebruik van het traject tussen Lisse en Nieuw-Vennep als onderdeel van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol (provincie Noord-Holland) (Bijlage 1).

In het kader van de Wet natuurbescherming moet bij een ruimtelijke ontwikkeling aangetoond worden dat er geen sprake is van aantasting van beschermde natuurgebieden. De Nederlandse Natura 2000, onderdeel van het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden Natura 2000, is met name gevoelig voor stikstofdepositie. Iedere vorm van stikstofbijdrage in Natura 2000-gebieden welke 0,00 mol/ha/jr. overschrijdt is vergunningsplichtig. Met behulp van de AERIUS-calculator kan de depositie van stikstof, afkomstig van de geplande activiteiten, worden berekend. Indien is aangetoond dat de toename van de stikstofdepositie in beschermde natuurgebieden hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. kan worden geadviseerd over vergunningaanvragen of intern/extern salderen.

Zowel de aanleg van het project en de gewijzigde verkeersafwikkeling in de nieuwe situatie leidt mogelijk tot een verandering van de stikstof uitstoot en depositie op omliggende Natura 2000 gebieden. Het doel van het onderzoek is om te boordelen of er sprake is van een toename in stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen ten aanzien van de ongelijkvloerse kruising.

1.2 Methode

In de AERIUS stikstofberekening wordt onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. De aanlegfase is hierbij de tijdelijke fase waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd. Wanneer de aanlegfase is voltooid, begint de gebruiksfase, waarin rekening wordt gehouden met de eventuele toename van stikstofuitstoot door bebouwde omgeving en/of verkeersbewegingen. Voor de aanlegfase wordt voorafgaand aan de berekening een overzicht gemaakt van de machines en apparatuur die gebruikt worden bij de werkzaamheden. Voor het plangebied wordt bepaald hoeveel uren elke machine wordt gebruikt en welke vrachtbewegingen nodig zijn om materieel af- en aan te voeren. De stikstofberekening wordt vervolgens uitgevoerd m.b.v. de AERIUS-calculator versie 2022 van de Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Hierin wordt een (rekenkundige) ondergrens van 0,005 mol/ha/j gehandhaafd.

1.3 Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In de Natura 2000 gebieden worden bepaalde soorten flora en fauna en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Nederland telt 161 Natura 2000 gebieden. Deze zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (Wnb). Nieuwe milieubelastende activiteiten of uitbreidingen op bestaande economische activiteiten moeten worden getoetst op de Wnb.

1.4 Stikstof

Stikstof en stikstofhoudende moleculen zijn voedingsbronnen voor de natuur en zorgen voor een voedselrijke bodem. Dit is echter nadelig voor de van nature voedselarme bodem van Nederlandse Natura 2000 gebieden. Sommige plantensoorten groeien hierdoor sneller, waardoor andere, soms zeldzame of inheemse soorten niet de kans krijgen om te groeien. Daarnaast kan een gevolg zijn dat sommige diersoorten verdwijnen door de verandering in hun leefgebied. Te veel stikstof kan leiden tot een verlaging van de biodiversiteit.

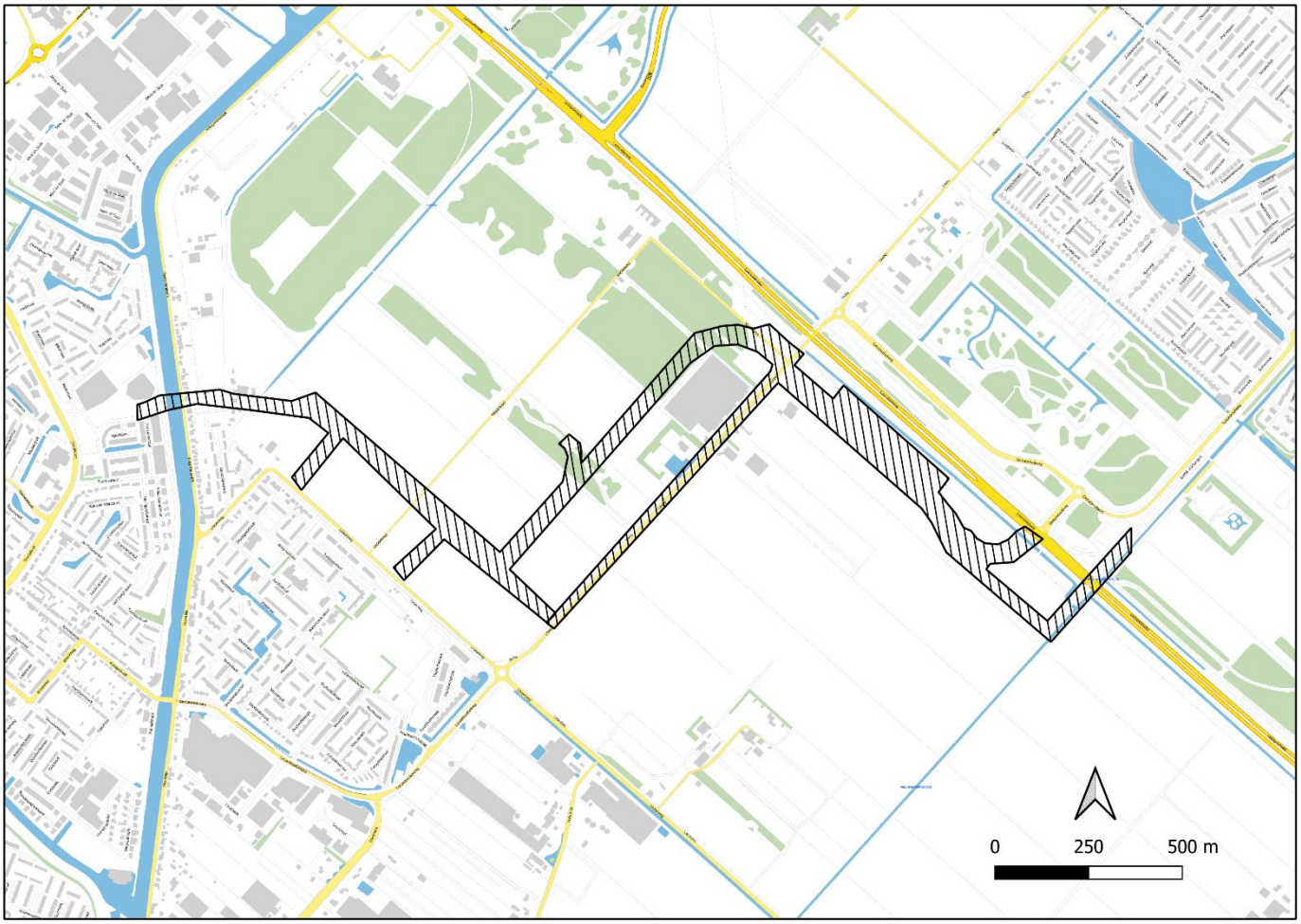
De emissie van stikstofhoudende moleculen zoals stikstofoxide, vooral afkomstig van verbrandingsmotoren, of ammoniak, vooral van veeteelt, kunnen ervoor zorgen dat de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden verhoogd wordt. Sinds de afschaffing van het voormalige Programma Aanpak Stikstof (PAS) is iedere vorm van stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden vergunningsplichtig. Dit betekent dat in Natura 2000 gebieden de stikstofbijdrage maximaal 0,00 mol/ha/jr. is.

2. Gebiedsbeschrijving geplande werkzaamheden

2.1 Locatiebeschrijving en huidig & toekomstig gebruik

Het plangebied is gelegen tussen het oosten van Lisse en het zuidwesten van Nieuw Vennep. Momenteel bestaat het plangebied voor een groot gedeelte uit landbouwgrond. Dit specifieke project is onderdeel van een grootschalig project waarbij een Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen de locatie Noordwijk en Schiphol wordt aangelegd. Tussen Lisse en Nieuw Vennep zal het eindpunt van buslijn 310 (Nieuwtangent) , de provinciale weg (N207) en P+R Getsewoud worden verbonden (bijlage 1).

Binnen 25 km van de projectlocatie liggen 89 rekenpunten in 9 natuurgebieden (bijlage 2). Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, Kennemerland-Zuid bevindt zich op circa 4 km ten westen van de projectlocatie.



Figuur 1 – Het plangebied (bron achtergrond: PDOK, 2023)

2.2 Uitgangspunten

Voor de berekeningen is uitgegaan van de situatie dat de realisatie van de verbinding plaatsvindt vanaf oktober 2027 tot en met september 2029. In tabel 2 en 3 wordt de totale inzet en uitstoot van de mobiele werktuigen en de benodigde transportbewegingen weergeven voor de gehele realisatiefase. In de AERIUS berekening is echter alleen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000 gebieden van het zichtjaar 2028 weergeven (bijlage 2), omdat er van uit wordt gegaan dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg gelijk wordt verdeeld over gehele realisatieperiode. Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid verkeersbewegingen dat betrekking heeft op de realisatiefase.

Mobiele werktuigen

De emissie van de mobiele werktuigen is bepaald aan de hand van het vermogen (kW), het aantal draaiuren (uur) en de NOx emissiefactoren (g/kWh). In de bijlagen van dit rapport (Aerius-berekeningen) zijn overzichten van de gebruikte data met betrekking tot de in te zetten mobiele werktuigen weergegeven. De gebruikte emissiefactoren zijn gebaseerd op de gegevens uit de AERIUS-calculator.

Tabel 2 – Mobiele werktuigen en uitgangspunten aanlegfase

Werkzaamheden	**Vermogen (KWh)**	**Verbruik (L/jaar)**	**Draaiuren (u/jaar)**	**Adblue (L/jaar)**	**Uitstoot NOx (kg)**	**Uitstoot NH3 (g)**
Hydr graafmachine mobiel mini	50	-	541	-	-	-
Wiellader mini (onbediend)	21	-	620	-	-	-
GPS	0	-	1529	-	-	-
Trilplaat (440 kg - 065 m)	10	-	553	-	-	-
Hydr graafmachine mobiel 1250 ltr	100	-	4167	-	-	-
Hydr graafmachine rups 2000 ltr (30 ton)	180	-	2019	-	-	-
Vrachtauto 6x6 24 ton (ca 14 m3)	256	-	1331	-	-	-
Mobiele kraan 70 ton	230	-	1084	-	-	-
Hydr graafmachine mobiel 1500 ltr	120	-	1480	-	-	-
Wiellader 2000 ltr	120	-	1326	-	-	-
Rupskraan giek 50 ton (heistelling)	200	-	687	-	-	-
Verreiker	50	-	463	-	-	-
Vrachtauto 6x6 20 ton (ca12 m3) + kraan	345	-	268	-	-	-
Hydr graafmachine rups 1600 ltr (20 ton)	140	-	597	-	-	-
Wiellader 1500 ltr	79	6348	794	381	38.20	1500
Asfalt set C	336	691	213	415	38.20	1700
Trilblok 40 VM inclusief brandstof 74 ltr/uur	280	5319	196	319	29.80	1300
Trilblok 2316VM inclusief brandstof 30 ltr/uur	140	3842	278	231	18,70	900
Tractor met klepelmaaier / frees / overig	125	2889	233	173	16.90	700
Trilwals (bediend)	207	2446	1211	1468	16.90	700
Asfalt set B	280	1272	47	76	7.30	300
Kraanponton 3 spudpalen kraan 2 m3	250	1166	48	70	6.50	0.3
Hydr graafmachine rups 1750 ltr (25 ton)	160	283	18	17	1.60	67.9
Mobiele kraan 100 ton	250	194	8	12	0.90	46.6
Vrachtauto 8x8 34 ton (ca 20 m3)	345	117	4	7	0.70	28.1
Hydr graafmachine mobiel midi 8-10 ton	70	86	12	5	0.60	20.6
Veeg-/zuigauto 7 m3	117	20	2	1	0.20	4.8
				Uitstoot per jaar	**176,5**	**7,5**
				Oktober 2027 – december 2027	44,1	1,9
				Januari 2028 – december 2028	176,5	7,5
				Januari 2029 – september 2029	132,4	5,6

* Als input is een uitstoothoogte (4.0 m). een spreiding van (4.0 m) en een warmte inhoud (0 MW) ingevoerd. Voor de voertuigen die geel gearceerde zijn is als uitgangspunt gehanteerd dat dit elektrische voertuigen zijn op basis van de aangeleverde gegevens. Deze voertuigen zijn hierom niet meegenomen in de Aerius berekening.

Transportbeweging

Aangenomen wordt dat het bouwverkeer, gedefinieerd als verkeer dat werkmaterialen, mobiele werktuigen en werkers transporteert, zich via de Lisserweg en IJweg naar de N207 beweegt. Doordat het aantal verkeersbewegingen minder dan 250 per etmaal bedraagt gaat het verkeer op de N207 op in het heersende verkeersbeeld. Doordat het een groot onderdeel van het project (het plaatsen van de brug) bedraagt, is er voor het wegverkeer uitgegaan van deze route. De lengte van dit traject is circa 3,7 km bestaande uit wegen binnen en buiten de bebouwde kom. In de AERIUS berekening is dit meegenomen voor het vaststellen van de totale stikstofdepositie van de realisatiefase. Voor de uitvoer van het project wordt er uitgegaan dat alle verkeersbewegingen t.b.v. de aanleg uit worden gevoerd door elektrische voertuigen die geen uitstoot verzorgen. Verdere informatie is weergeven in tabel 3.

Tabel 3 – Verkeersbewegingen aanlegfase van en naar de projectlocatie.

	Lichtverkeer (per jaar)	**Zwaar verkeer (per jaar)**
Per jaar	2.200	14.871

Gebruiksfase

Volgens de huidige planning zullen de nieuw aangelegde busbanen vanaf circa 2030 in gebruik worden genomen en wordt dit derhalve als zichtjaar gebruikt. Doordat in latere zichtjaren de voertuigemissie factoren zullen dalen en elektrificatie van het wagenpark zal toenemen, wordt 2030 als worst-case scenario beschouwd. In de opvolgende jaren wordt een lagere stikstofdepositie (of emissie) verwacht.

In de tracéverkenning (Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol, SWECO SWNL0233753 d.d. 26.-10-2018), gebaseerd op de planstudie is uitgegaan van 64 bussen per etmaal. Echter wordt als worst-case scenario voor de stikstofberekening uitgegaan dat de HOV-lijn 20 uur per dag gaat rijden. Over de HOV-baan zullen naar verwachting zes bussen per uur de rijrichting in de spits rijden, twee in de daluren en vier in de gewone uren. Dus in totaal 160 bussen per etmaal (tabel 4).

Tabel 4 – Verkeersbewegingen aanlegfase van en naar de projectlocatie.

	Tijden	**Aantal uur**	**Bussen (per uur)**	**Bussen (per dag)**
Spits	06:00 – 09:00 | 16:00 – 19:00	6	12	72
Gewoon	09:00 – 16:00 | 19:00 – 20:00	8	8	64
Dal	05:00 – 06:00 | 20:00 – 01:00	6	6	24
			Totaal	**160**

*worst-case inschatting uitgaande van het totaal aantal uren inzet maal 4 personen x 2 ritten per dag. gedeeld door 8 uur per persoon.

Voor de emissies als gevolg van het busverkeer tijdens de gebruiksfase is de route van de nieuw aan te leggen HOV baan als input gebruikt. Aan de oostzijde sluit deze route aan op de N207 en het bestaande busroute netwerk. Aan de westzijde is de lijn bron doorgetrokken over de Sportlaan tot aan de Oranjelaan (bestaande busroute netwerk). Bij deze twee “eindpunten” wordt er van uit gegaan dat het busverkeer overgaat in het heersende verkeersbeeld, omdat het zich in hoeveelheid, snelheid, rij- en stopgedrag niet onderscheid van het overige verkeer. De berekening van de gebruiksfase is weergeven in Bijlage 6.

3. Resultaten

3.1 Aanlegfase

Voor de aanlegfase is een AERIUS-berekening gemaakt die betrekking heeft op het rekenjaar 2028. Volgens de AERIUS-berekening is er een maximale emissie in het zichtjaar 2028 van 7,5 kg/j NH_3 en 176,5 kg/j NO_x. De totale N-depositie op de omliggende Natura-2000 gebieden is 0,00 mol/ha/jr. lager dan de wettelijk gestelde norm. Hierdoor zijn significante effecten als gevolg van deze depositie niet van toepassing en dienen er geen aanvullende maatregelen te worden genomen.

Hoewel er voornamelijk wordt uitgegaan van het worst-case scenario waarbij 2028 (volledig aanleg jaar, bijlage 4) als zichtjaar is gebruikt, zijn de resultaten van de partiele jaren 2027 (3 maanden, bijlage 3) en 2029 (9 maanden, bijlage 5) hieronder in tabel 5 samengevat. De uitstoot van de partiële jaren zijn berekend door het gebruik van de mobiele voertuigen en het wegverkeer van zichtjaar 2028 te vermenigvuldigen met een factor (0,25 voor 3 maanden en 0,75 voor 9 maanden).

Tabel 5 – Depositie op omliggende Natura-2000 gebieden voor alle aanleg jaren.

	Aantal maanden	NO_x (kg)*	NH_3 (kg)*	Grootste toename (mol N/ha/jr)
2027 (oktober t/m december)	3	44,1	1,9	0,00
2028 (januari t/m december)	12	176,5	6,4	0,00
2029 (januari t/m september)	9	132,4	5,6	0,00

*inzet mobiele werktuigen en werkverkeer

In de beoogde situaties voor zowel 2027, 2028 en 2029 blijkt dat de totale emissies resulteren in een stikstofdepositie niet groter 0,00 mol/ha/j op de omliggende Natura 2000 gebieden. De volledige AERIUS-berekeningen export zijn te vinden in bijlage 3 (2027), 4 (2028) en 5 (2029).

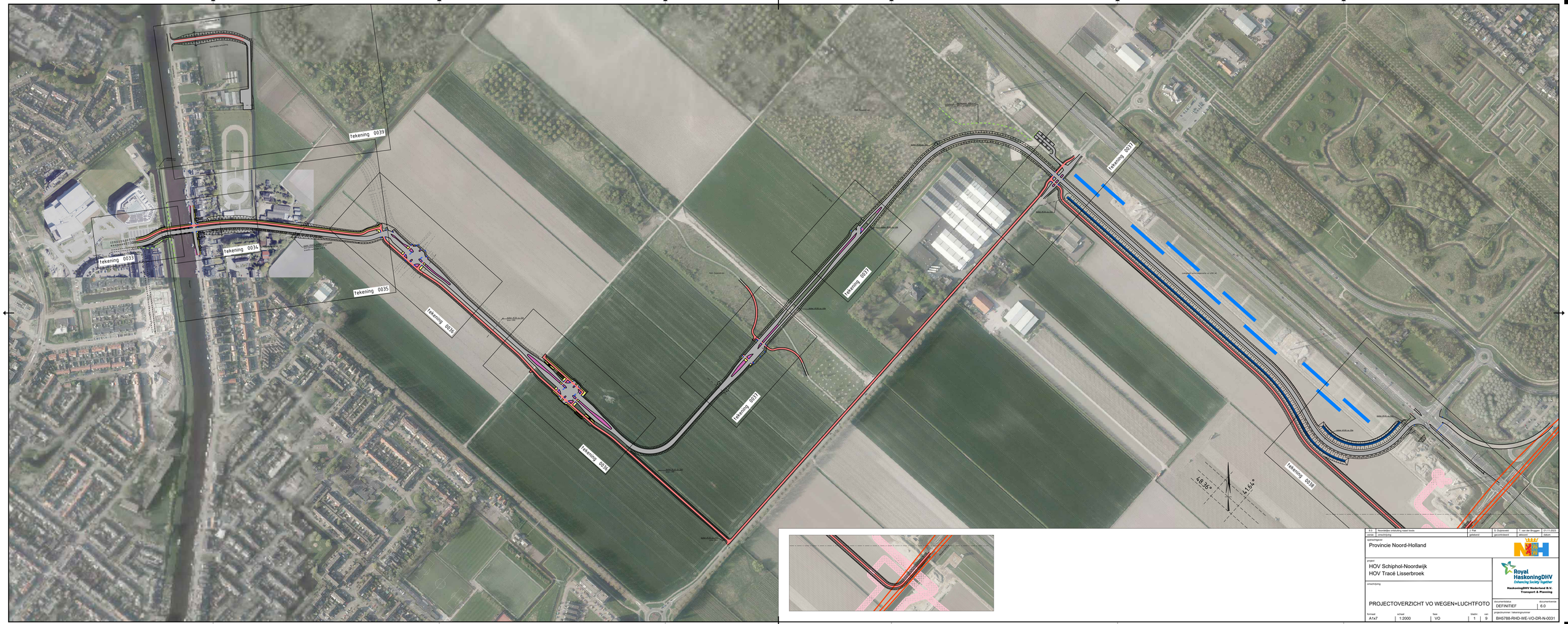
3.2 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is een AERIUS-berekening gemaakt die betrekking heeft op het rekenjaar 2027. Volgens de AERIUS-berekening is de totale emissie van de huidige (referentie) situatie 0,7 kg/j NH_3 en 144,0 kg/j NO_x. De totale N-depositie op de omliggende Natura 2000 gebieden binnen 25 km is 0,00 mol/ha/j. De volledige AERIUS-berekening export is te vinden in de bijlage 6.

4. Conclusie

Voor de aanleg- (oktober 2027 t/m september 2029) en gebruiksfase (2030) van de HOV-Noordwijk-Schiphol verbinding ter plaatse van Lisse en Nieuw-Vennep is de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden doorgerekend m.b.v. de AERIUS-Calculator. Hieruit is geconcludeerd dat de aanlegfase, indien aan de in tabel 2 weergeven mobiele voertuigen wordt gehouden, niet resulteert in een stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jr. Hierdoor zijn geen aanpassingen in het plan of een Wnb-vergunning noodzakelijk. Voor de gebruiksfase is ten aanzien van stikstof geen Wnb-vergunning noodzakelijk.

BIJLAGE 1



0.3	Tenuitelijke ontwikking naar tools	J. Pek	S. Duijnisveld	T. van der Brugge	10-11-2023
versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum

opdrachtgever
Provincie Noord-Holland

project
HOV Schiphol-Noordwijk
HOV Tracé Lisserbroek

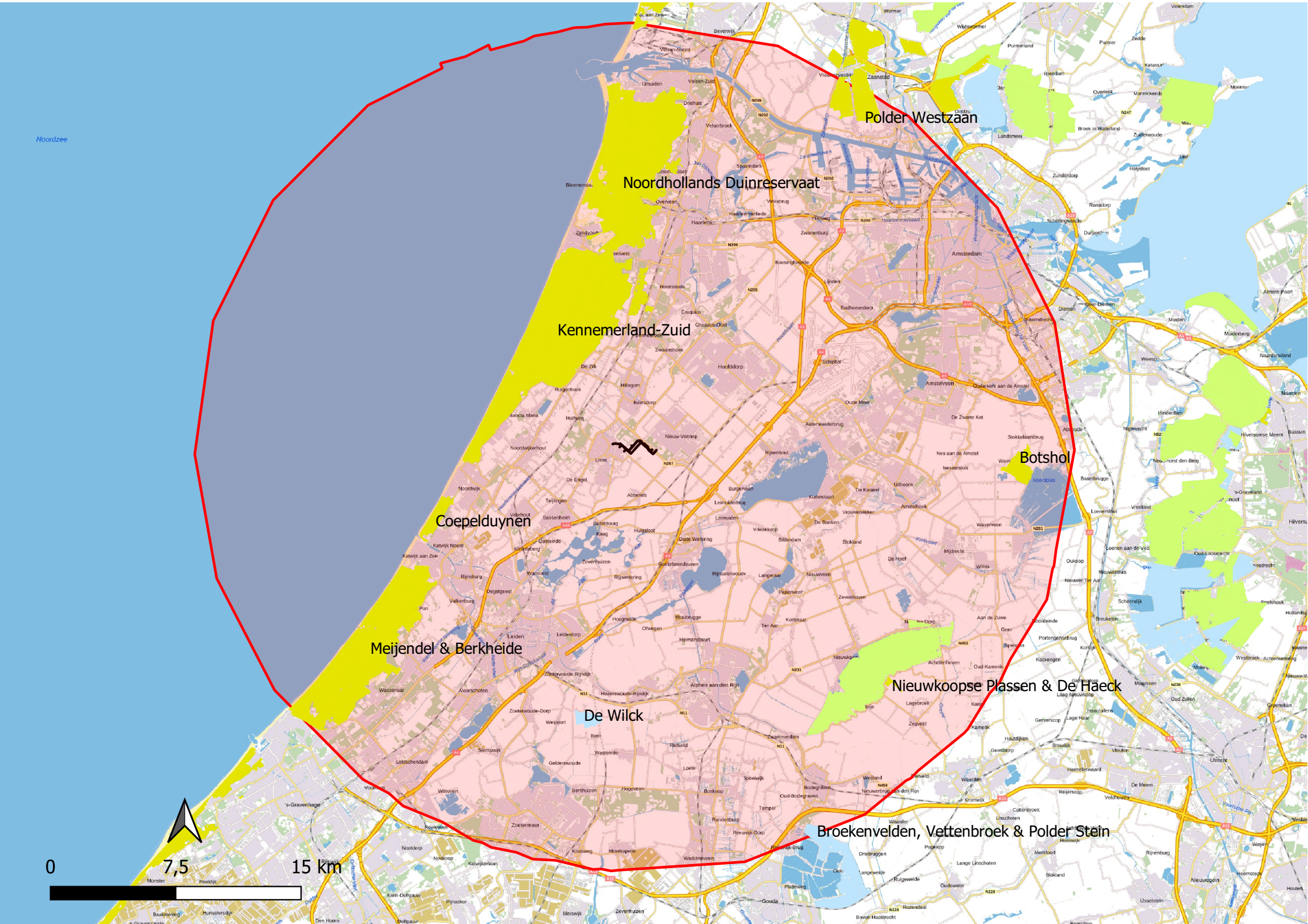
omschrijving
PROJECTOVERZICHT VO WEGEN+LUCHTFOTO

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: DEFINITIEF
documentversie: 6.0

formaat	schaal	fase	blad	van	opdrachtnummer / interdisciplinair nummer
A1x7	1:2000	VO	1	9	BHS788-RHD-WE-VO-DR-N-0031

BIJLAGE 2


Noordzee
Polder Westzaan
Noordhollands Duinreservaat
Kennemerland-Zuid
Botshol
Coepelduynen
Meijendel & Berkheide
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
De Wilck
Broekenvelden, Vettenbroek & Polder Stein
0
7,5
15 km

BIJLAGE 3

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.

- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2028
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2028

Berekening

AERIUS kenmerk	S3Vqdc2KNynr
Datum berekening	29 juni 2023, 10:34
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2027 - Beoogd	2027	1,9 kg/j	44,1 kg/j

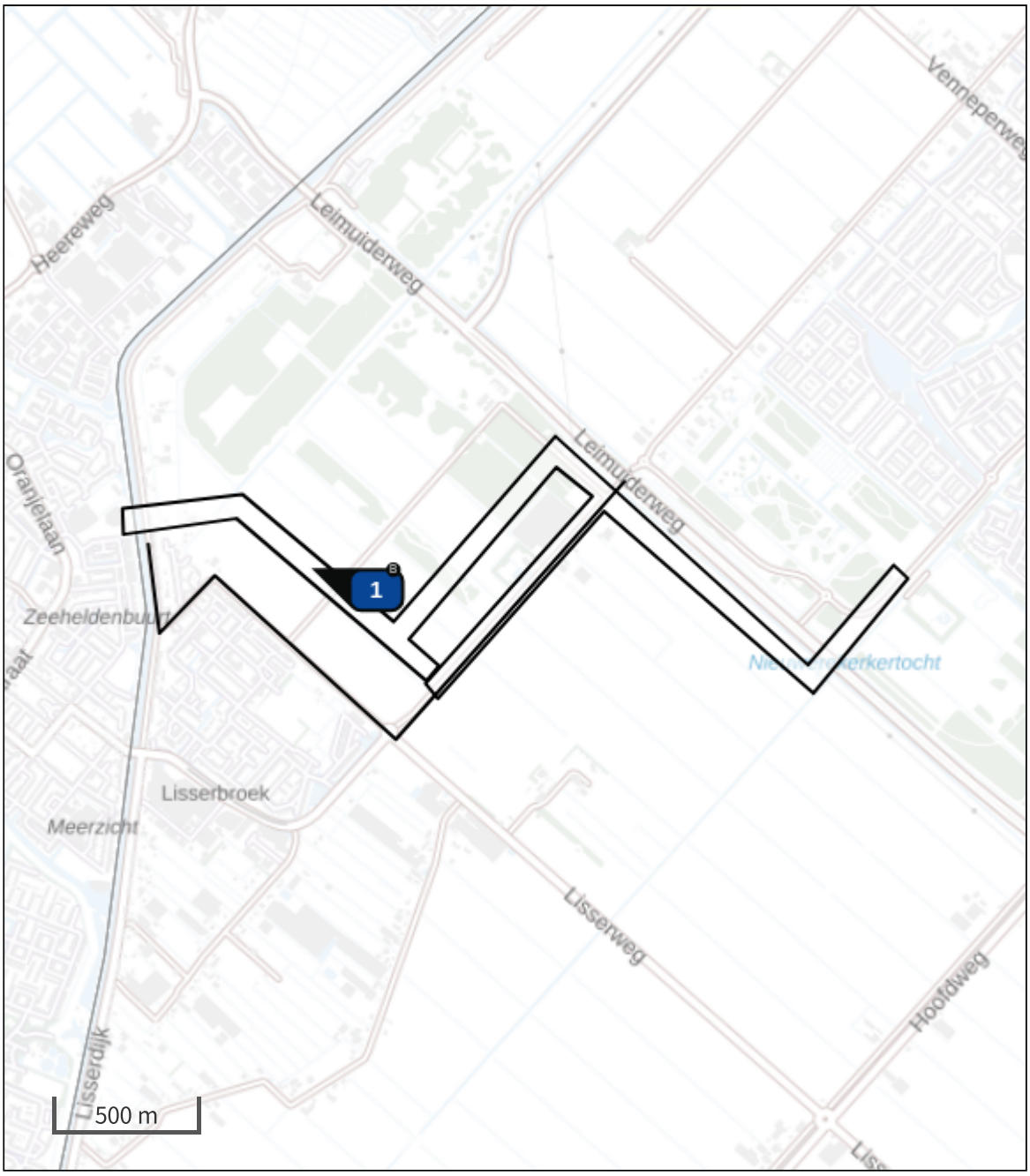
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2027 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2027 (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Mobiele werktuigen	1,9 kg/j	44,1 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2027" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2027, Rekenjaar 2027

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,0 m	NO_x	44,1 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	1,9 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	35,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	3718 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	550 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 4

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.

- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2027
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2027

Berekening

AERIUS kenmerk	Rpz4gdJ2GUNE
Datum berekening	29 juni 2023, 10:34
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2028 - Beoogd	2028	7,5 kg/j	176,5 kg/j

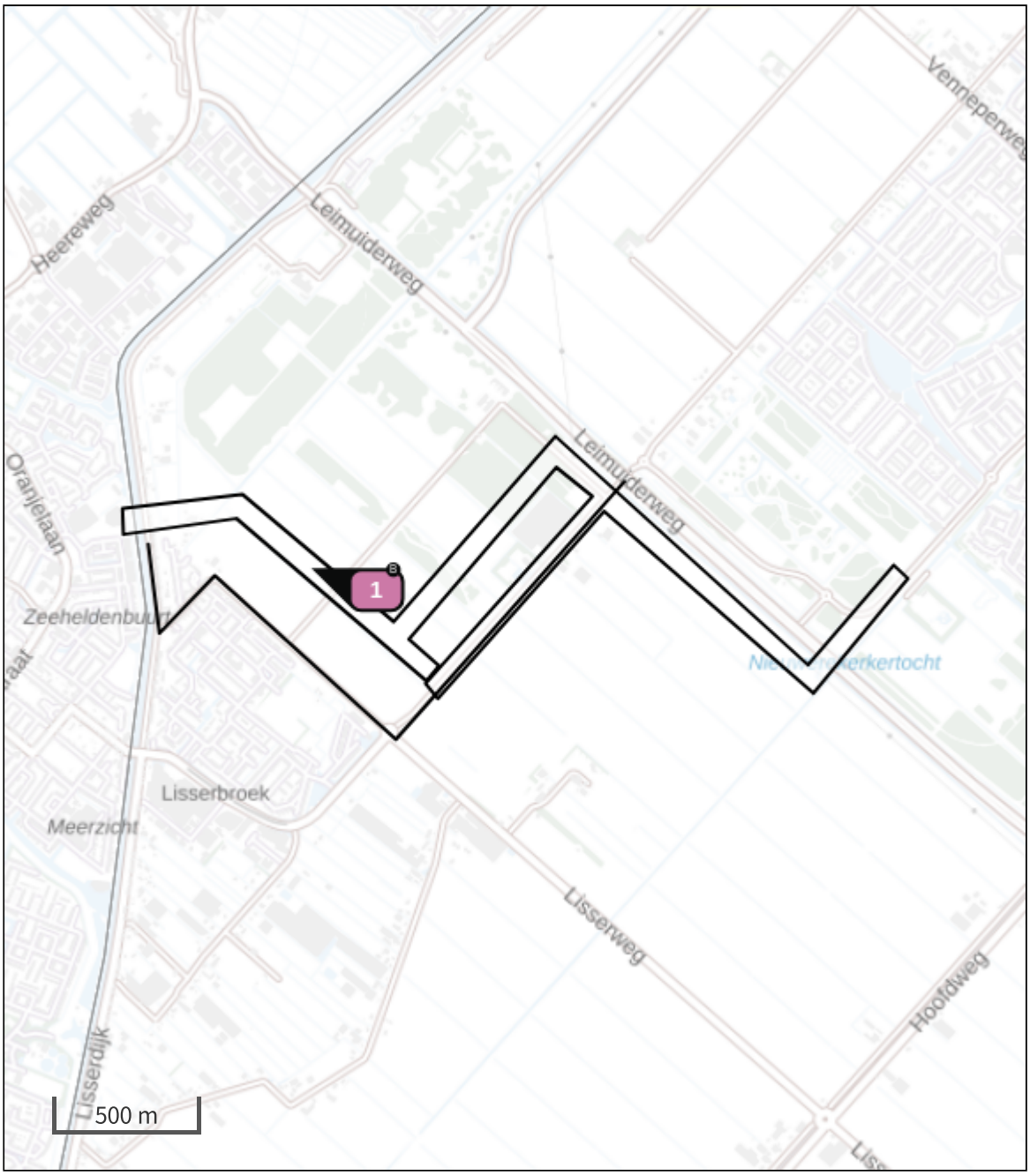
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2028 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2028 (Beoogd), rekenjaar 2028

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Mobiele werktuigen	7,5 kg/j	176,5 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2028" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2028, Rekenjaar 2028

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO_x	176,5 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	NH_3	7,5 kg/j
Oppervlakte	35,27 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Hydr. graafmachine (8 - 10t)	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	86 l/j	12 u/j	5 l/j	NO_x NH_3	0,6 kg/j 20,6 g/j
Hydr. graafmachine rups (25t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	283 l/j	18 u/j	17 l/j	NO_x NH_3	1,6 kg/j 67,9 g/j
Wiellader (1500 l)	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	6348 l/j	794 u/j	381 l/j	NO_x NH_3	38,2 kg/j 1,5 kg/j
Tractor	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2889 l/j	233 u/j	173 l/j	NO_x NH_3	16,9 kg/j 0,7 kg/j
Trilwals (bediend)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2889 l/j	233 u/j	173 l/j	NO_x NH_3	16,9 kg/j 0,7 kg/j
Trilblok (40VM)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	5319 l/j	196 u/j	319 l/j	NO_x NH_3	29,8 kg/j 1,3 kg/j
Trilblok (2316VM)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3842 l/j	278 u/j	238 l/j	NO_x NH_3	18,7 kg/j 0,9 kg/j
Vrachtauto (34t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	117 l/j	4 u/j	7 l/j	NO_x NH_3	0,7 kg/j 28,1 g/j
Asfalt set C	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	6910 l/j	213 u/j	415 l/j	NO_x NH_3	38,2 kg/j 1,7 kg/j
Asfalt set B	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1272 l/j	47 u/j	76 l/j	NO_x NH_3	7,3 kg/j 0,3 kg/j
Veeg-/Zuigauto	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	20 l/j	2 u/j	1 l/j	NO_x NH_3	0,2 kg/j 4,8 g/j
Mobiele kraan (100t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	194 l/j	8 u/j	12 l/j	NO_x NH_3	0,9 kg/j 46,6 g/j
Kraanponton	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1166 l/j	48 u/j	70 l/j	NO_x	6,5 kg/j

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
					NH_3	0,3 kg/j

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	14871 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	2200 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 5

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.

- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2029
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2029

Berekening

AERIUS kenmerk	S5yYDkPH1iWe
Datum berekening	29 juni 2023, 10:36
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2029 - Beoogd	2029	5,6 kg/j	132,4 kg/j

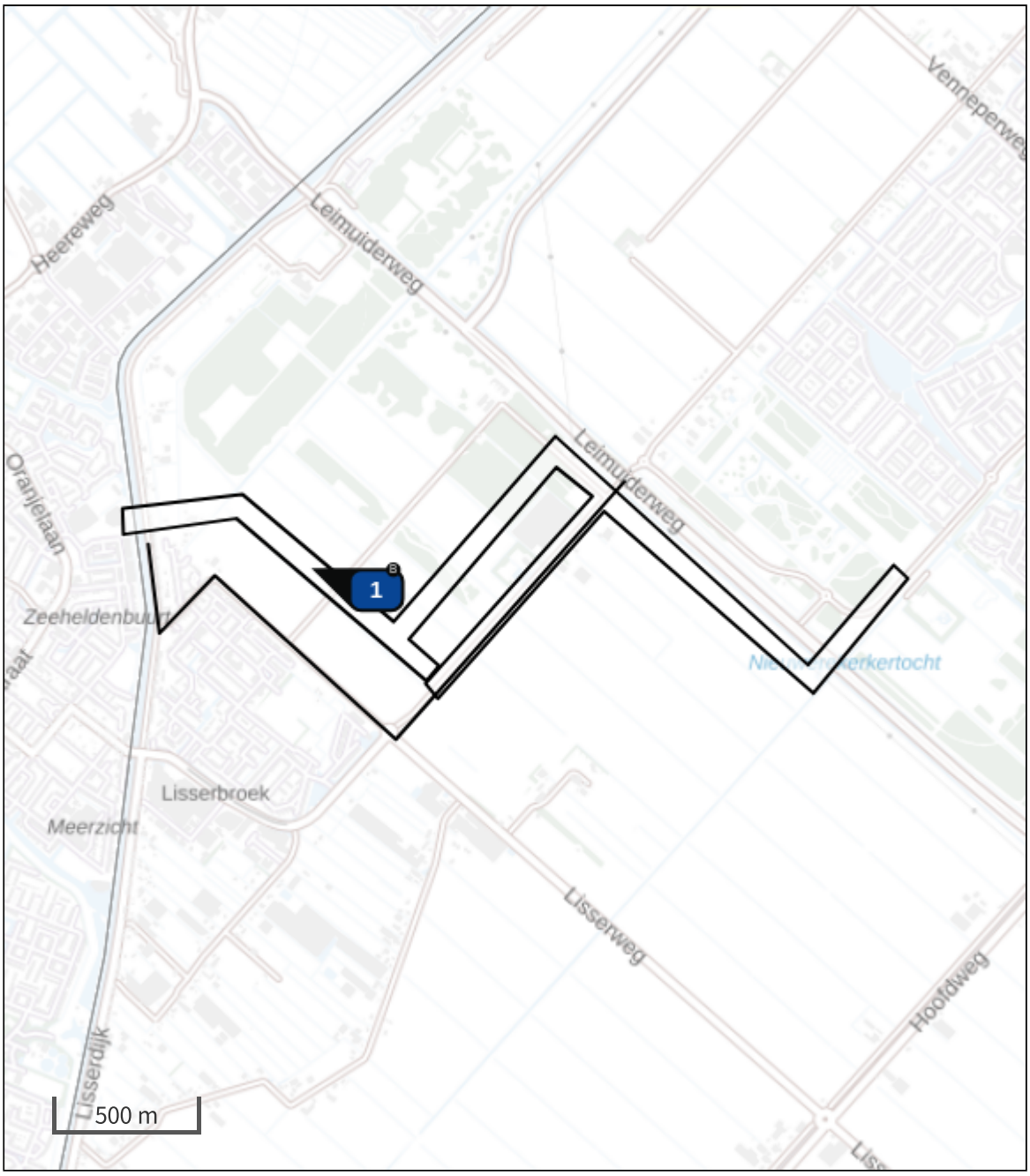
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2029 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2029 (Beoogd), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Mobiele werktuigen	5,6 kg/j	132,4 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2029" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2029, Rekenjaar 2029

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,0 m	NO_x	132,4 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	5,6 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	35,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	11154 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	1650 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 6

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.

- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse - Nieuw Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2030
Toelichting	Aerius berekeningen gebruiksfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2030

Berekening

AERIUS kenmerk	RQePSTM8svfX
Datum berekening	30 mei 2023, 11:10
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruiksfase HOV-NS - Beoogd	2030	0,7 kg/j	144,0 kg/j

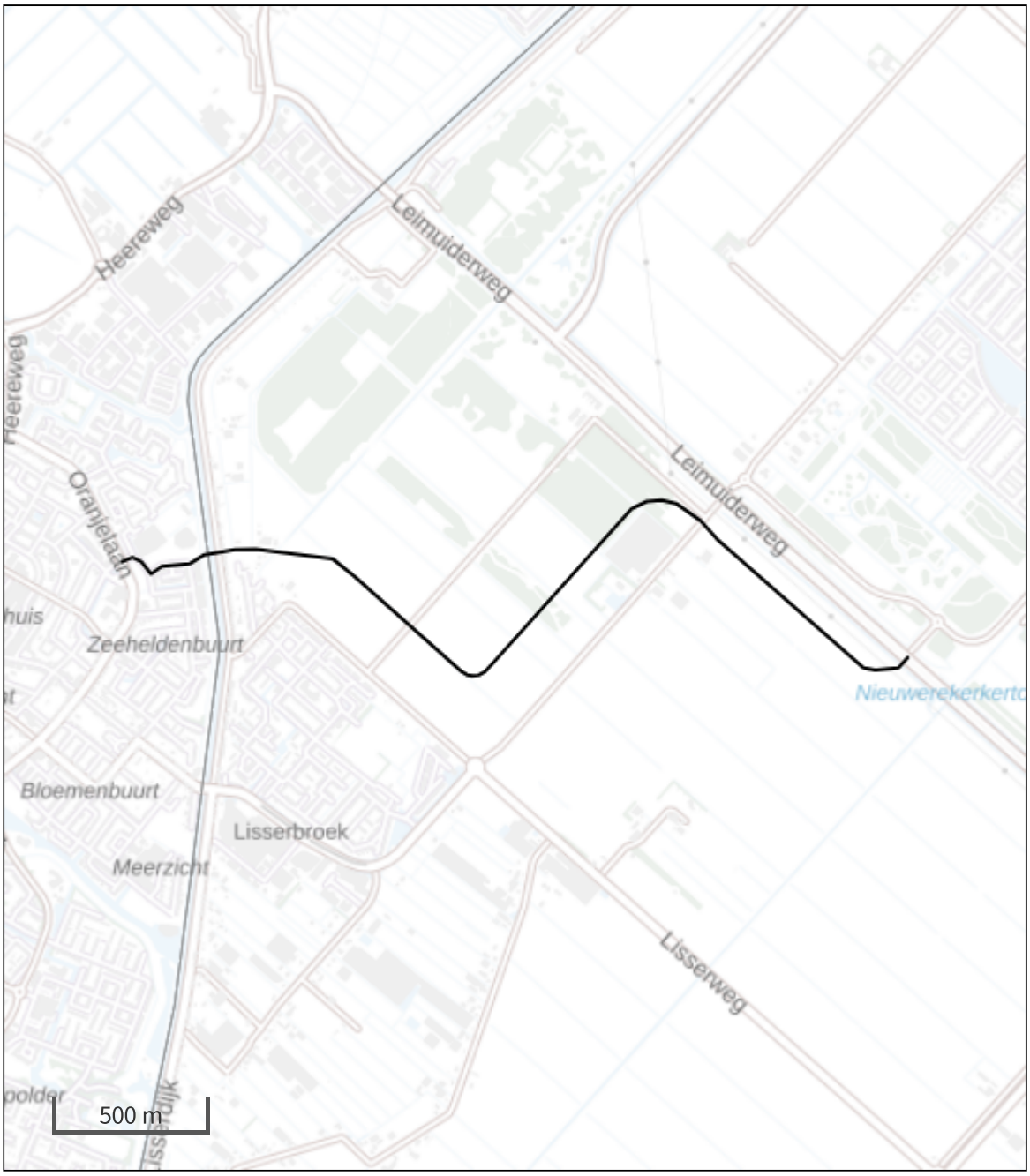
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruiksfase HOV-NS - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Gebruiksfase HOV-NS (Beoogd), rekenjaar 2030

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	0,7 kg/j	144,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase HOV-NS" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-

Gebruiksfase HOV-NS, Rekenjaar 2030

1 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	HOV busbaan Hoofddorp				NO_x	144,0 kg/j
Locatie	X:100222,73 Y:475067,62	Type scherm	-	-	NO_2	19,9 kg/j
Lengte	3.280,18 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,7 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	80 km/uur	160,0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230405_989cfb3815
Database versie	2022.1_989cfb3815

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

RAPPORT

Compensatieplan NNN

Voor het Tracé busbaan HOV Noordwijk – Schiphol

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-XX-ZZ-RP-Z-0030
Status: Definitief
Datum: 29 maart 2024

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Water & Maritime
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
reception.ame-la@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Compensatieplan NNN
Ondertitel:	
Referentie:	BH5788-XX-ZZ-RP-Z-0030
Status:	1.0/Definitief
Datum:	29 maart 2024
Projectnaam:	HOV Noordwijk - Schiphol
Projectnummer:	BH5788
Auteur(s):	Anoek van den Bosch

Opgesteld door:	Anoek van den Bosch
Gecontroleerd door:	Hanita Zweers
Datum:	28-3-2024
Goedgekeurd door:	Thad van der Bruggen
Datum:	29-03-2024

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
1.3	Leeswijzer	2
2	**Beleidskader Natuurnetwerk Nederland Natuurnetwerk**	**3**
3	**Effectbeoordeling Natuurnetwerk Nederland**	**4**
3.1	Ligging ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland	4
3.2	Ruimtebeslag Haarlemmermeer (Z13)	5
3.3	Natuurverbinding Haarlemmermeer (ZNV1*)	6
3.4	Conclusie effectbeoordeling NNN	7
4	**Compensatieplan NNN “stapsteen natuurverbinding”**	**8**
4.1	Voorwaarden aantasting NNN	8
4.2	Invulling compensatieopgave	10
4.2.1	Compensatielocatie	10
4.2.2	Doelstellingen Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*0)	11
4.2.3	Beschrijving van huidige situatie	13
4.2.4	Inrichting en beheer compensatiegebied “stapsteen natuurverbinding”	15
4.2.5	Monitoring	19
4.2.6	Planning uitvoering compensatie en HOV busbaan	20
4.2.7	Eigendom en beheerafspraken	20
5	**Samenvattend & conclusie**	**21**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Duin- en Bollenstreek is een drukke regio waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor is er een betere, snellere en frequente verbinding op het traject Noordwijk-Schiphol. Tussen P+R Getsewoud en Lisse is een nieuw tracé en nieuw te realiseren HOV-brug nodig om deze vanuit het Zuidtangent te verbinden met de rest van de infrastructuur (zie **Error! Reference source not found.**).

Figuur 1-1 HOV-tracégedeelte provincie Noord-Holland opgeknipt in 3 deelgebieden (Bron: PIP 2023)

In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord- en Zuid-Holland een overeenkomst gesloten om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren. De provincie Noord-Holland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de realisatie van de verbinding over de Ringvaart en de aanleg van een busbaan vanaf de Ringvaart tot aan de aansluiting P&R Getsewoud in Nieuw-Vennep.

In de natuurtoets die is uitgevoerd voor het project (Royal HaskoningDHV 2021), is vastgesteld dat het tracé voor de busbaan en de nieuwe HOV-brug deels gelegen is binnen gebieden die zijn begrensd als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Uit de effectbeoordeling volgde dat er als gevolg van de aanleg van de HOV-verbinding ruimtebeslag plaatsvindt binnen het NNN. Het voorgaande betekent dat de voorgenomen ontwikkeling alleen doorgang kan vinden als wordt voldaan aan de eisen die de provincie stelt aan werkzaamheden binnen het NNN in artikel 6.43 lid 4 van de Omgevingsverordening. Daarnaast, dient het ruimtebeslag te worden gecompenseerd.

1.2 Doel

De voorliggende rapportage betreft een korte herhaling van de effecten van de te realiseren HOV-Noordwijk-Schiphol op het NNN. Daarna wordt middels een compensatieplan onderbouwd dat de ruimtelijk ontwikkeling plaats kan vinden volgens de regels en voorwaarden die gesteld zijn in de vigerende Omgevingsverordening van Noord-Holland en wordt beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de compensatieopgave voor het ruimtebeslag op het NNN.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage worden de beleidskaders die van toepassing zijn op dit project beschreven. Hoofdstuk 3 geeft een korte herhaling van de effecten van de boogde ingreep op het NNN. Hoofdstuk 4 bevat het compensatieplan met een onderbouwing van de voorwaarden voor een ruimtelijk plan binnen het NNN. Daarnaast bevat het compensatieplan een berekening van het Definitief ontwerp met het ruimtebeslag en gaat het in op de manier (locaties, oppervlakten en beheertypen) waarop de compensatieopgave wordt ingevuld. Vervolgens wordt het beheer en monitoring van de te compenseren gebieden beschreven. Tot slot volgt in hoofdstuk 5 een samenvattende conclusie.

2 Beleidskader Natuurnetwerk Nederland Natuurnetwerk

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een landelijk netwerk van natuur- en agrarische gebieden met een speciale natuurkwaliteit. Het netwerk bestaat zowel uit afzonderlijke natuurgebieden als uit verbindingszones die deze natuurgebieden met elkaar verbinden. Het ruimtelijk beleid voor het NNN is gericht op 'behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden' van het NNN, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de andere belangen die in het gebied aanwezig zijn.

De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is binnen de Provincie Noord-Holland vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening NH2022 (Artikel 6.54) [1]. Hierin staat beschreven dat een ruimtelijk plan binnen het NNN geen activiteiten mogelijk maakt die leiden tot:

- nadelige gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden of;
- tot een vermindering van de kwaliteit, oppervlakte of de samenhang tussen Natuurnetwerk Nederland gebieden.

De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland bestaan (op deelgebiedsniveau) uit de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden waarvoor de provincie op (inter)nationaal of regionaal niveau een grote (beleidsmatige) verantwoordelijkheid draagt, inclusief alle noodzakelijke abiotische en ruimtelijke condities voor deze natuurwaarden. De wezenlijke kenmerken van het NNN en waarden zijn eveneens vastgelegd in de omgevingsverordening[2]. Er bestaat geen algemene regel voor wanneer sprake is van een significante aantasting. Zowel de aard en omvang van de activiteit als de natuurwaarden ter plekke zijn daarvoor van belang.

Van bovengenoemd beschermingsregime van het NNN kan worden afgeweken, indien er bij een bestemmingsplan:

- Sprake is van een groot openbaar belang;
- Geen reële alternatieven zijn, en;
- De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Indien duidelijk is vastgesteld dat voorgenomen effecten op het NNN mogelijk zijn, dan gelden de volgende punten;

- De effecten op het NNN dienen te worden gecompenseerd;
- De compensatie houdt in dat de uitvoering van het geheel van activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor de werkingsgebieden Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen voor wat betreft kwaliteit en samenhang;
- De oppervlakte van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland tenminste gelijk blijft;
- Rekening wordt gehouden met de omstandigheid dat de locatie waarop de activiteit plaatsvindt mogelijk gelegen is in een gebied van het Natuurnetwerk Nederland of Natuurverbindingen dat omringd wordt door of grenst aan Bijzonder provinciaal landschap;
- Er moet een gebiedsvisie worden opgesteld waarin wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan de bovenstaande punten.

Voorliggende rapportage betreft de gebiedsvisie met de noodzakelijke onderbouwing.

[1] Provincie Noord-Holland (2022) Omgevingsverordening NH 2022 Via: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR703568/#chp_1
[2] Provincie Noord-Holland (2020) Wezenlijke kenmeren en waarden van het NNN in Noord-Holland, als onderdeel van de Omgevingsverordening Bijlage 6.

3 Effectbeoordeling Natuurnetwerk Nederland

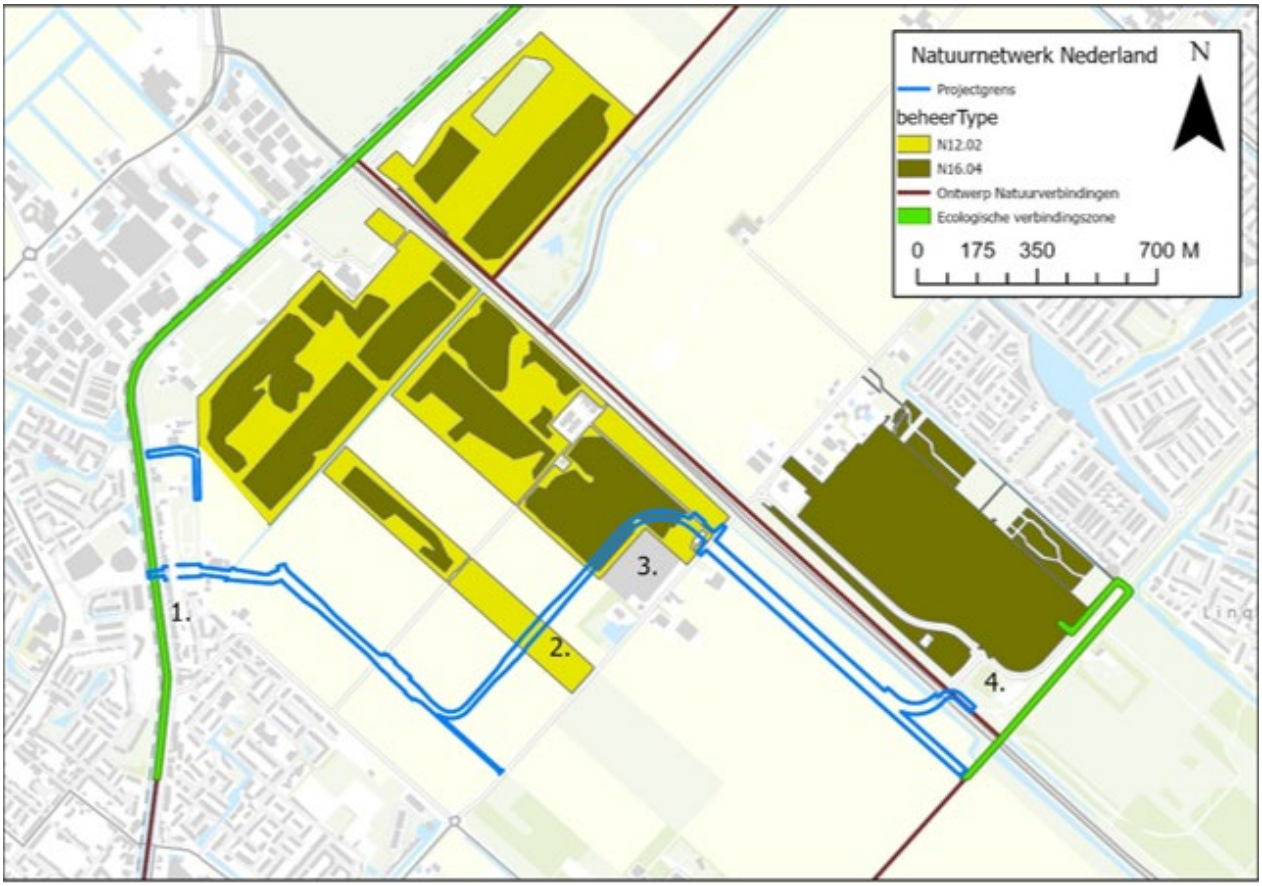
In de Natuurtoets “Tracé busbaan HOV Noordwijk-Schiphol” is beschouwd of het plangebied voor de HOV in of nabij het Natuurnetwerk Nederland ligt. Vervolgens is er een effectbeoordeling gedaan waarbij is beoordeeld of het plan leidt tot:

- Nadelige gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden of;
- Tot een vermindering van de kwaliteit, oppervlakte of de samenhang tussen Natuurnetwerk Nederland gebieden.

In dit hoofdstuk is een korte samenvatting gegeven van de uitgevoerde effectbeoordeling. De volledige toetsing is te vinden in de “Natuurtoets Tracé busbaan HOV Noordwijk – Schiphol” met referentienummer: BH5788-XX-ZZ-RP-Z-0030 (RHDHV, 2021).

3.1 Ligging ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied zoals opgenomen in het PIP loopt op twee plekken door NNN-gebied ‘Haarlemmermeer’ (nummer 2 en 3 in Figuur 3-1). Het plangebied kruist daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingszone ‘Haarlemmermeer en omgeving’ (nummer 1 en 4 in Figuur 3-1). De meest oostelijke locatie (nummer 4) betreft een raakvlak met een ecologische verbindingszone bij de Nieuwerkerkertocht, die nog niet is ingericht als zijnde natuurverbinding.



Figuur 3-1. Ligging van het tracé voor de HOV (blauw = plangrens) ten opzichte van het NNN weergegeven als beheertypen, N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland en N16.04 Vochtig bos met productie en ecologische verbindingszone langs de Nieuwerkerkertocht. NB: de ontwerp natuurverbinding (bruine lijn) ligt anders dan in de figuur weergegeven net buiten de plangrens Bron: Provincie Noord-Holland (2021). Bewerkt door RHDHV (2021).

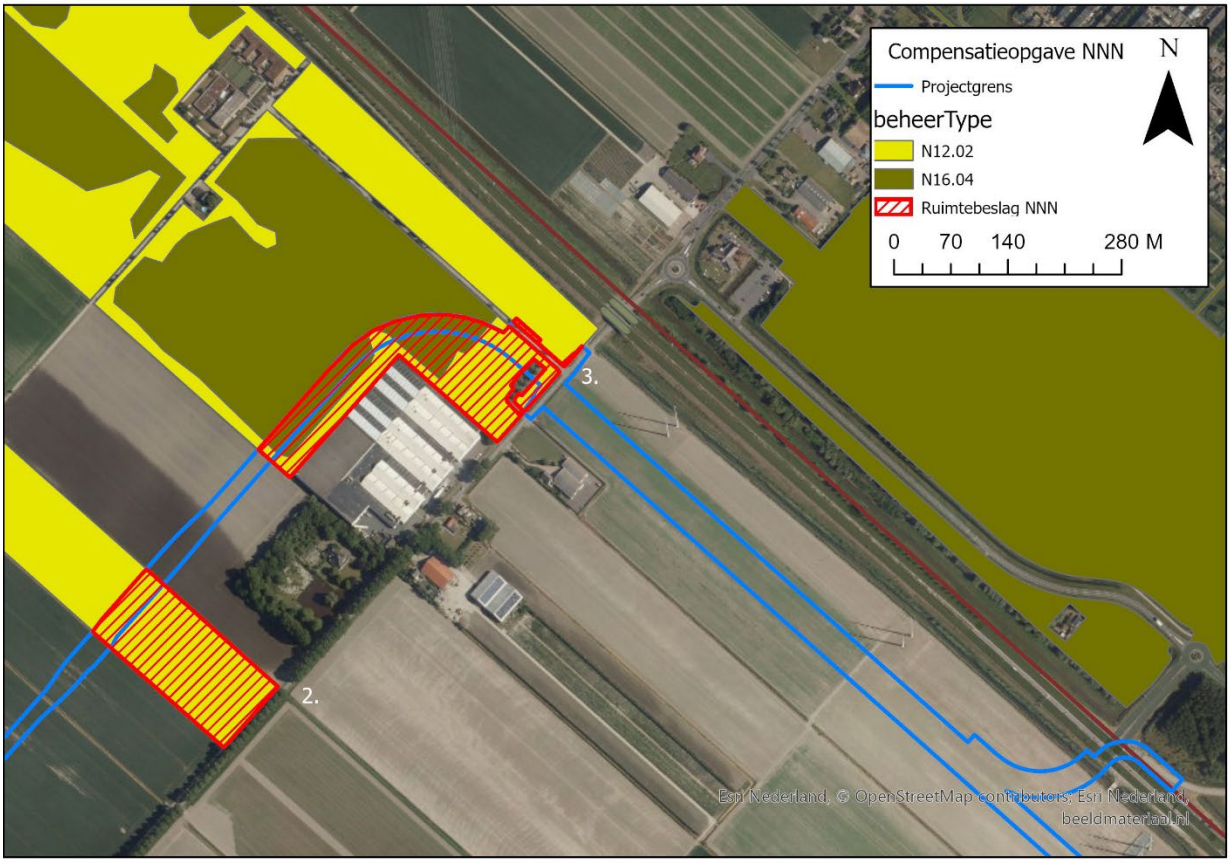
3.2 Ruimtebeslag Haarlemmermeer (Z13)

Uit de natuurtoets (RHDHV, 2021) blijkt dat er sprake is van negatieve effecten op NNN-gebied Haarlemmermeer, door ruimtebeslag en afsnijding van het meest zuidoostelijke deel van dit NNN-gebied (Figuur 3-2). Dit gebied wordt, tezamen met het ruimtebeslag van de busbaan, als verloren beschouwd omdat het geen samenhang meer heeft met de rest van het natuurgebied. Daarnaast is het te klein om als eenheid op zichzelf de functioneren. De aanwezige natuurbeheertypen vertegenwoordigen de belangrijkste aanwezige natuurwaarden binnen het NNN. Het ruimtebeslag is per beheertype berekend met behulp van een GIS-analyse, afgeleid uit de viewer van het Natuurbeheerplan 2021 en weergegeven in Tabel 3-1

Tabel 3-1 Areaal verlies van beheertypen binnen het NNN als gevolg van de realisatie HOV Lisserbroek

NNN beheertype	Ruimtebeslag busbaan	Afgesneden NNN	Totaal (ha)
N16.04 Vochtig bos met productie	0,3 ha	0,8 ha	1,1 ha
N12.02 Kruiden- en faunarijk graslanden	0,5 ha	3,3 ha	3,8 ha
Totaal	**0,8 ha**	**4,1**	**4,9 ha**

In de ambitiekaart van 2024 is er op het moment slechts nog één ambitietype voor het projectgebied aangegeven, namelijk N16.04 Vochtig bos met productie.



Figuur 3-2 Weergave van het oppervlakteverlies van het NNN, als gevolg van ruimtebeslag voor de te realiseren HOV (projectgrens). NB: het ontwerp natuurverbinding (bruine lijn) ligt anders dan in de figuur weergegeven net buiten de plangrens

De voorgenomen ontwikkeling heeft naast ruimtebeslag geen andere negatieve impact op de samenhang binnen het NNN van de Haarlemmermeer noordwestelijk van de nieuwe busbaan. Het kenmerkende landschapsecologische karakter van de Haarlemmermeer blijft gewaarborgd en het huidig gebruik van het gebied voor extensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en ruitersport, blijft bestaan (zie ook natuurtoets (RHDHV, 2021)).

3.3 Natuurverbinding Haarlemmermeer (ZNV1*)

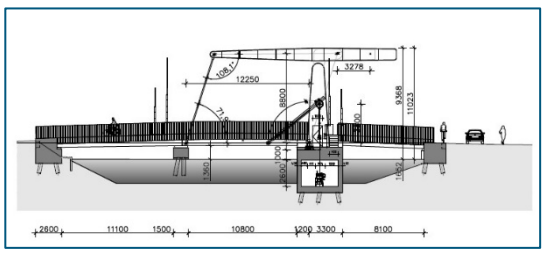
Uit de natuurtoets (RHDHV, 2021) blijkt dat de nieuwe HOV-busbaan op twee locaties raakvlakken heeft met natuurverbindingen Haarlemmermeer. Het betreft de overbrugging van Ringvaart (nummer 1 in Figuur 3-1) en het tracé ter hoogte van de droge dooradering noordelijk van de N207 en bestaande infrastructuur (nummer 4 in Figuur 3-1). De busbaan sluit, noordelijk van de N207 (bij nummer 4 in Figuur 3-1) aan op bestaande infrastructuur waardoor er daar geen sprake is van daadwerkelijke aantasting van de aanwezige natuurverbinding.

Bij de aanleg van de nieuwe HOV-brug is mogelijk sprake van aantasting van de Natuurverbinding bij de Ringvaart. Er is mogelijk sprake van ruimtebeslag van de oeverzone waardoor een nieuwe barrière ontstaat voor de doelsoorten van de natuurverbinding die hier van gebruik maken, zoals de ringslang wezel, hermelijn, bunzing, otter, en boommarter. Otters lijken bijvoorbeeld niet graag onder bruggen door te zwemmen. Ze gaan uit het water en gebruiken een helling of loopplank om onder de brug door te komen. Voor vleermuizen, die langs oevers en/of boven het water vliegen (o.a. watervleermuis) kan de nieuwe brug een nieuwe belemmering veroorzaken wanneer er onvoldoende vliegruimte onder de brug aanwezig is en/of verlichting wordt toegepast. Kortom kan een nieuwe brug afhankelijk van het ontwerp leiden tot aantasting van de functionaliteit van de ecologische verbindingszone bij de Ringvaart.

Voorwaarden ontwerp HOV-brug Ringvaart
Bij het ontwerp van de HOV-brug over de Ringvaart moet rekening gehouden worden met behoud van de functionaliteit van de ecologische verbindingszone voor water- en oevergebonden soorten en vleermuizen. Negatieve effecten worden zeker voorkomen door de volgende voorwaarden toe te passen:

- De nieuwe HOV-brug biedt voldoende ruimte onder de brug voor een functionele doorlopende route onder de brug, bij voorkeur in de vorm van doorlopende oevers.
  De loopbreedte is zeker minimaal 1 m en de loophoogte is minimaal 70cm.
- Bij het ontwerp van de brug over de Ringvaart, vleermuizen geschikte afmetingen hanteren (Boonman 2011). Om verkeersslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011). Deze minimale afmetingen is afhankelijk van de lengte van de onderdoorgang. Bij een langere onderdoorgang dan 10 m neemt per 10m lengte de hoogte toe van 0,5m in hoogte en breedte (Protocol natte infrastructuur, 2010)
- Bij het ontwerp van de brug over de Ringvaart rekening houden met zo min mogelijk of vleermuisvriendelijke verlichting op en/of onder de brug. Amberkleurige verlichting is het minst verstorend voor vleermuizen (zie ook NIOO-studies).

Het voorontwerp voor de nieuwe brug is op basis van diverse randvoorwaarden opgesteld (zie figuur 3-3). Vanwege de beperkte beschikbare ruimte in het sterk stedelijk gebied zijn de inpassingsmogelijkheden beperkt. De open vliegruimte voor vleermuizen onder de brug volstaat voor de minimale breedte met 11m, 10,8m en 8,1m tussen de pijlers. De hoogte is circa 1,40m en daarmee iets minder dan 1,50m. Vleermuizen kunnen ook de brug bovenlangs passeren. Het risico op verkeersslachtoffers is op deze locatie beperkt vanwege



Figuur 3-3 Dwarsprofiel HOV brug over de Ringvaart (voorontwerp PIP)

de lage intensiteit van het busverkeer met lage snelheid en langzaam fiets/bromverkeer.
Aan de westzijde is ruimte voor een doorlopende oever van circa 1m breed en doorloophoogte van circa 1,4m. Aan de oostzijde is geen ruimte voor een doorlopende oever. Hier is een loopplank of loopconstructie nodig om verbinding tussen de oevers te realiseren. Deze loopstrook moet 0,7-1,0m zijn dat net boven het waterpeil wordt aangebracht. Met deze aanpassingen blijft de functionaliteit van de natuurverbinding bij de Ringvaart behouden.

3.4 Conclusie effectbeoordeling NNN

Het tracé voor de HOV waaronder de nieuwe HOV-brug is deels gelegen binnen gebieden die zijn begrensd als NNN. De nieuwe HOV-brug over de Ringvaart wordt zodanig ontworpen dat de functionaliteit van de natuurverbinding Ringvaart niet wordt aangetast. Als gevolg van de aanleg van de HOV-route vindt er ruimtebeslag plaats op het NNN-gebied Haarlemmermeer (Z13) en wordt een deel van het NNN-gebied afgesneden. Het voorgaande betekent dat de voorgenomen ontwikkeling alleen doorgang kan vinden als wordt voldaan aan de eisen die de provincie stelt aan werkzaamheden binnen het NNN, in artikel 6.45 van de Omgevingsverordening NH2022. Hoofdstuk 4 van deze rapportage betreft de gebiedsvisie met de noodzakelijke onderbouwing hiervoor.

4 Compensatieplan NNN “stapsteen natuurverbinding”

In dit hoofdstuk is de compensatieopgave uitgewerkt in een compensatieplan met een gebiedsvisie voor de compensatielocatie. Eerst wordt in paragraaf 4.1 ingegaan op de voorwaarden, groot openbaar belang, geen reële alternatieven en vereiste compensatie waaraan voldaan moet worden. In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de doelsoorten, streefbeeld en voorwaarden voor de natuurverbinding Haarlemmermeer dat als input dient voor een inrichtingsvoorstel in een schets uitgewerkt in paragraaf 4.3. Hierbij zijn enkele ontwerpprincipes weergegeven in de vorm van een schets.

4.1 Voorwaarden aantasting NNN

In de Omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland 2022 (Artikel 6.54)[3] is opgenomen dat ruimtebeslag op het NNN mogelijk is onder bepaalde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn hieronder uitgewerkt.

Groot openbaar belang
Bereikbaarheid en leefbaarheid staan onder druk. De wegen raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Het is van belang dat er slim ingezet wordt op dit vraagstuk met daarbij ook voor ‘’schoon en duurzaam vervoer’’. Daarom investeert de provincie Noord-Holland, samen met haar partners in openbaar vervoer. Zo wordt gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. Het aanleggen van een vrij liggende busbaan is daarbij niet het hogere einddoel. De HOV-baan zorgt er juist voor dat de R-NET bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers.

Diverse gemeenten in zowel Zuid- als Noord-Holland krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-net, door de uitbreiding of aanleg van HOV-haltes. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie de Duin en Bollenstreek. Het is nodig om juist nu te investeren om er voor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Dit zeker in relatie tot de grote woningbouwopgaves in de gemeente Haarlemmermeer. Specifiek geldt dit voor de woningbouwontwikkelingen in Lisserbroek. De HOV en de doorfietsroute zorgen hier voor een alternatief voor andere vervoerswijzen.

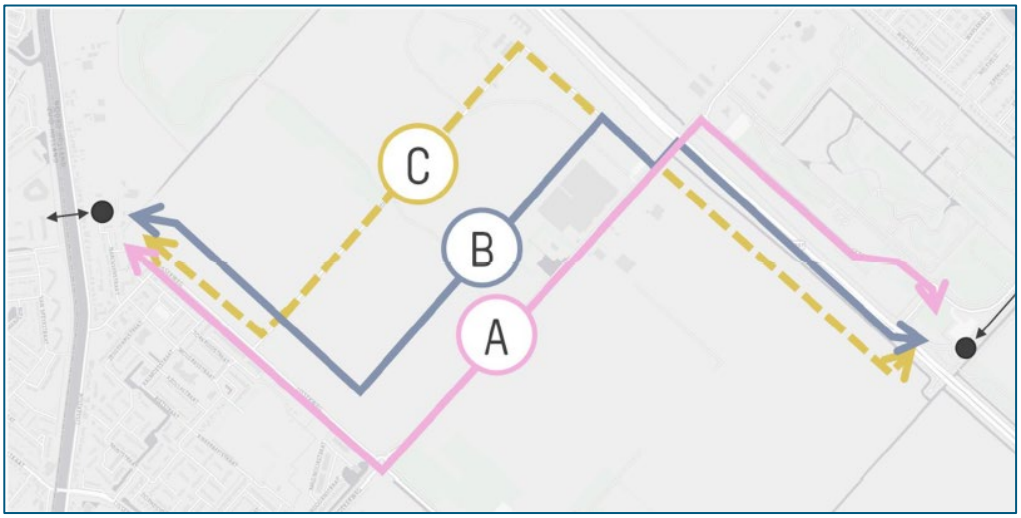
Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderd doorrijden. De HOV-lijn is niet alleen sneller dan de huidige lijn, maar is vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer.

De reiziger kan hier vaak en stipt op tijd gebruik van maken. Uit de meest recente gegevens van bureau GoudappelCoffeng met betrekking tot de vervoerswaarde blijkt ook dat het aantal reizigers gaat toenemen. Voor fietsers en voetgangers wordt het hier veiliger. Het streven is om parallel aan de HOV-baan een nieuwe fietsverbinding tussen Lisse, Lisserbroek en P+R Getsewoud te realiseren.
Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de aan te leggen HOV-baan in het kader van een groot openbaar belang is.

[3] *Provincie Noord-Holland (2022) Omgevingsverordening NH 2022. Via: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR703568/#chp_1*

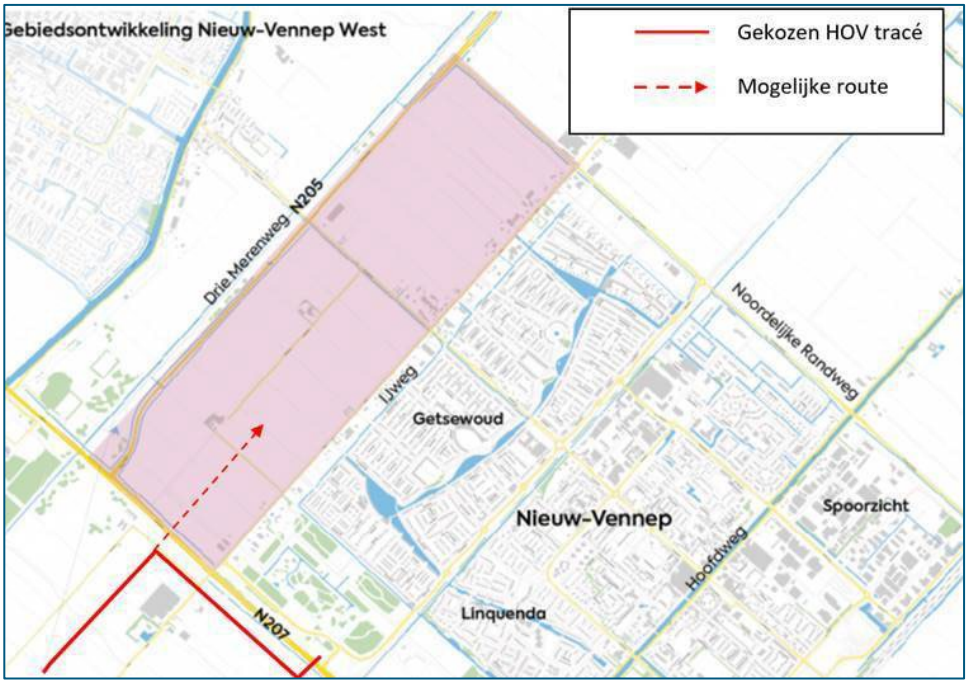
Geen reële alternatieven

Voor de aanleg van de HOV zijn in een eerder stadium 3 verschillende alternatieven onderzocht[4], zie de ligging van deze varianten in de figuur hieronder.



Figuur 4-1: Ligging varianten in tracéverkenning

Voor het deelgebied 'IJweg', waarin de busbaan de NNN-gebieden kruisen is in de variantenafweging onderkend dat het ontwerp ruimtebeslag claimt op NNN. De keus voor de voorkeursvariant is onder andere gebaseerd op technische mogelijkheden, bestaande belangen en milieueffecten, waaronder natuurwaarden. De belangrijkste overweging is dat met gekozen tracé de busbaan doorgetrokken kan worden richting gebiedsontwikkeling 'Nieuw-Vennep West', zie de figuur hieronder. Dit geeft extra ontsluitingsmogelijkheden voor de wijk met het openbaar vervoer, wat tegemoet komt aan de mobiliteit- en duurzaamheidsdoelen van de provincie.



Figuur 4-2 Ligging van nieuwe mogelijke route HOV-tracé richting gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West

[4] *Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol, Sweco 2018*

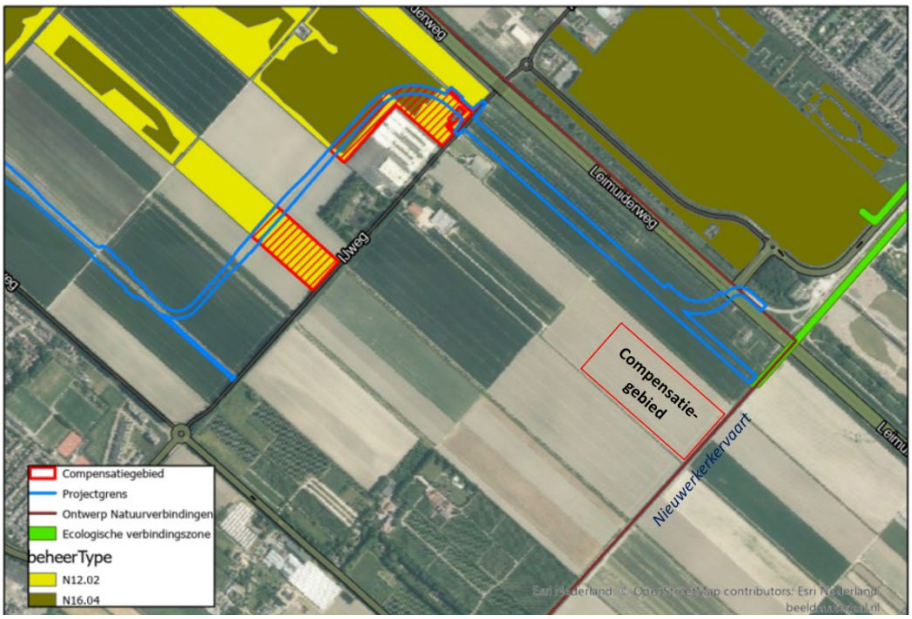
Verder is gekozen voor een oplossing met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving, waarbij een combinatie van varianten B en C uiteindelijk is uitgewerkt in het ontwerp. Ter hoogte van de NNN-gebieden is er bewust voor gekozen om deze gebieden zo minimaal mogelijk te doorsnijden zodat er ook zo weinig mogelijk natuurgebied verloren gaat. Er is geen reëel alternatief waarbij er geen sprake is van effecten op het NNN.

Compensatieopgave
De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. Het verlies aan NNN door ruimtebeslag (0,8 ha) en afsnijding (4,1 ha) zal daarbij minimaal geheel gecompenseerd worden. Het verlies betreft 1,1 ha aan N16.04 Vochtig bos met productie en 3,8 ha aan N12.02 Kruiden- en faunarijk graslanden. Het aangetaste NNN in de Haarlemmermeer moet, zoals weergegeven in hoofdstuk 2, worden gecompenseerd met een gelijk NNN-areaal met binnen 10 jaar een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor het NNN of natuurverbindingen voor wat betreft kwaliteit en samenhang.
Compensatie zal in dit geval plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van de locatie waar de aantasting plaats zal vinden. De invulling van de compensatie is nader uitgewerkt in de volgende paragrafen.

4.2 Invulling compensatieopgave

4.2.1 Compensatielocatie

Op circa 800 m van de locatie van de aantasting van het NNN door de HOV-busbaan is een agrarisch akkerperceel beschikbaar van bijna 5 ha dat grenst aan de Nieuwerkerkertocht (Figuur 4-1). Deze tocht, naar verwachting in eigendom en beheer van het Hoogheemraadschap van Rijnland, is onderdeel van de Natuurverbinding Haarlemmermeer (ontwerp) dat nog ingericht moet worden. Het landbouwperceel is in eigendom van de provincie. Realisatie van een stapsteen van 5 ha in de natte natuurverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de soorten als rust- of leefgebied langs de natuurverbinding. Voor het Natuurnetwerk betekent het een versterking van samenhang van natuur en leefgebied voor diverse soorten.



Figuur 4-1 Globale ligging van het te compenseren Natuurnetwerk Nederland.

4.2.2 Doelstellingen Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*0)

Voor bepaling van de inrichting van de compensatielocatie als stapsteen zijn de in deze paragraaf de beoogde wezenlijke kenmerken van de natuurverbinding Nieuwerkerkertocht beschreven zoals opgesteld door de provincie Noord-Holland. De natuurverbinding moet in ieder geval een ecologische verbinding vormen tussen een aantal grote, waterrijke natuurgebieden in Zuid-West Rijnland en de Amstel, Gooi en Vechtstreek, waaronder de Westeinderplassen, Kagerplassen, Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede.

Huidige natuurkwaliteit
De NNN-gebieden bestaat hoofdzakelijk uit graslanden, parkbossen en plassen. De hoofdzakelijk natte verbindingen gerelateerd aan het watersysteem en enkele droge verbindingen moeten zorgen voor verbinding tussen de NNN-gebieden. Over het algemeen bestaat de huidige watergangen die als natuurverbinding zijn aangegeven beperkt uit een structuurrijke vegetatie, behalve ter hoogte van aangrenzende natuurgebieden. De droge verbindingen liggen deels langs wegen die zijn opgehoogd met kalkrijk duinzand. Dit resulteert in een bijzondere vegetatie met onder andere tijm, marjolein en bijenorchis.

Doelsoorten en doelgemeenschappen natte verbindingen
De watergangen zijn in het algemeen voor zoetwatervissen een verbindend element en onderdeel van het leefgebied Op basis van watersysteemkenmerken wordt het water getypeerd als **brasem-snoekbaars** viswater. De Ringvaart staat in verbinding met het verder noordelijk gelegen Noordzeekanaal, waardoor de vaart toegankelijk is voor **trekvissen**.

Voor de verspreiding van **amfibieën** (waaronder groene kikkercomplex, bruine kikker en kleine watersalamander) vormt het water een verbindend element. Deze soorten hebben een beperkte actieradius van enkele honderden meters tot circa 1 km. Voor leefgebied zijn deze soorten afhankelijk van geschikt voortplantingswater (visvrij en zonnige open plekken) en geschikt landbiotoop met ruigte en struiken voor dekking en overwintering. De oeverzone is leefgebied voor kleine marterachtigen en andere **algemene kleine zoogdieren** (waaronder waterspitsmuis, egel). **Noordse woelmuis** is afhankelijk van brede plasdras zones langs watergangen. De **otter,** die een grote actieradius heeft van tientallen kilometers**,** migreert voornamelijk via brede watergangen en rusten in de aangesloten moeraszones en kleinere wateren. Grotere waterrijke gebieden vormen ook leefgebied voor de **ringslang**, al is deze actueel nog niet aanwezig.

De (bredere) riet- en moeraszones zijn van belang als broedgebied en migratieroute voor algemene **moeras- en rietvogels** (zoals rietzanger en kleine karekiet). Voor vleermuizen, zoals **watervleermuis** en **meervleermuis**, zijn de wateren en oeverstructuren van belang als foerageergebied en vliegroute.

Streefbeeld natte verbindingen
Het streefbeeld voor de verbinding kan worden omschreven als een netwerk van brede watergangen en oeverstroken met aanliggende moerassen en open water, welke veilig leefgebied en een veilige migratieroute vormt voor de doelsoorten/ doelgemeenschappen. Onderstaand worden de vereiste condities geschetst. Deze vormen een voorwaarde voor de ecologische functionaliteit van de verbinding en het behalen van het streefbeeld.

- *Structuur*

Een hoge structuurdiversiteit, met schuilgelegenheden voor bijvoorbeeld moeras- en rietvogels of kleine zoogdieren, is vereist. Een natuurlijke, aaneengesloten oeverzone en/of voldoende faunauittreedplaatsen maken het mogelijk dat dieren in en uit het water komen.
Beheeraspecten:
- Bij ongewenste struweel- en ruigtevorming maaien van de vegetatie.

- Gefaseerd maaien van de riet- en oeverplanten
- Maai- en baggertijdstip afstemmen op de doelsoorten

- *Milieu- en watercondities*

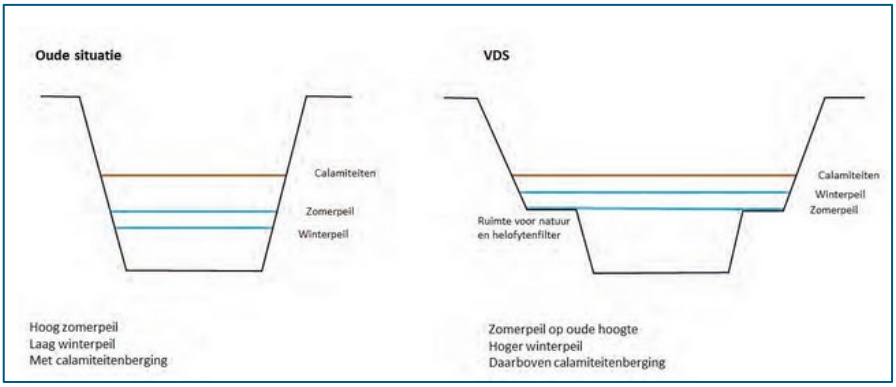
De rietruigte vormt een element van het natte klei- en veenlandschap. De (water)bodems zijn zeer nat, voedselrijk en matig zuur tot neutraal. De watergangen worden gekenmerkt door matig voedselrijk, licht troebel water met redelijk veel golfslag en stroming door vaarbeweging. Hierdoor kan alleen de oevervegetatie tot ontwikkeling komen en blijft ondergedoken vegetatie achterwege. Een (zo) natuurlijk fluctuerend waterpeil in combinatie met afgevlakte oevers en een goede waterkwaliteit zijn essentieel voor een goede kwaliteit oevervegetaties en wateren.

- *Ruimtelijke condities*

Op de oever groeit meestal een smalle strook oevervegetatie in de vorm van riet. Aanwezigheid van voldoende brede (natuurvriendelijke) oevers, in de vorm van rietruigtes langs de watergang of een verlandingszone met kruidenrijke moerasvegetatie op overgang tussen extensief grasland en watergang, is vereist. Ook een directe verbinding met nabijgelegen wateren en natuurgebieden is essentieel. Voldoende connectiviteit en continuïteit van geschikt habitat, in de vorm van aaneengesloten rietvegetaties en open water, is vereist voor de doelsoorten en doelgemeenschappen, waaronder **meervleermuis** en **Noordse woelmuis**. Onderbrekingen in de vorm van wegen, aanlegsteigers en andere obstakels vormen hierin mogelijk een belemmering. Nachtelijke donkerte is vereist voor vleermuizen, maar ook bijvoorbeeld voor insecten. Daarnaast geldt donkerte in het algemeen als een belangrijke kwaliteit (en randvoorwaarde). Verstoring van onder meer vogels, in de vorm van geluid en beweging, dient zo veel mogelijk voorkomen te worden.

Natuurvisie Haarlemmermeer 2040

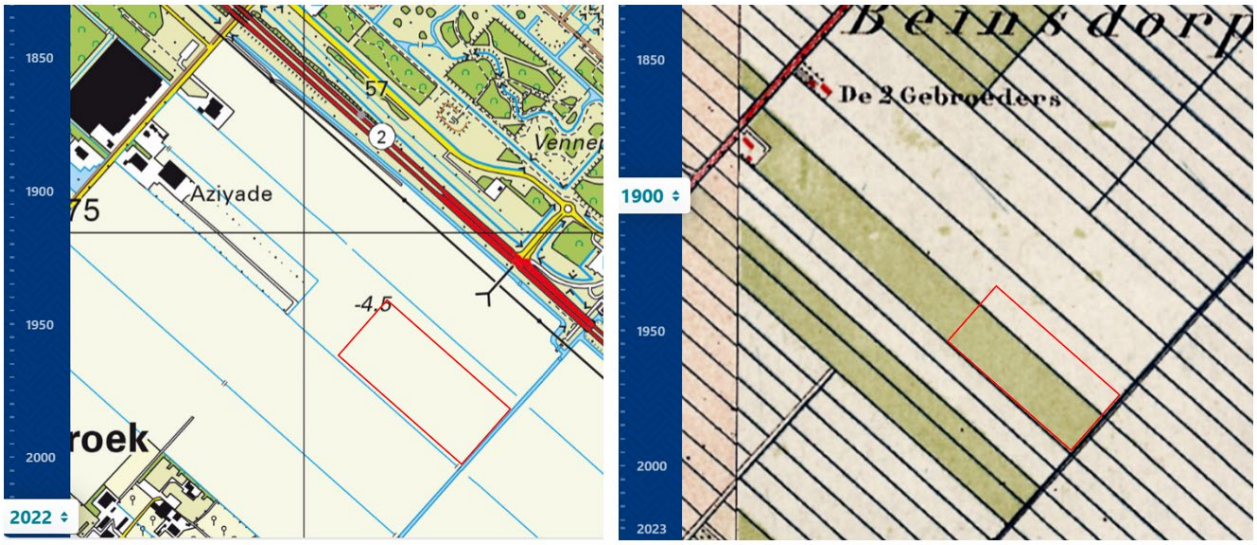
In de natuurvisie heeft de gemeente invulling gegeven aan behoud en versterking van natuur- en landschapswaarden. Realisatie van NNN-natuurverbindingen is daar een onderdeel van. Bij waterverbindingen zijn er kansen voor aanleg van natuurlijke oevers. Het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft naar een vereenvoudigd en robuuster watersysteem in combinatie met natuurontwikkeling. Een voorbeeld hiervan is de piekberging in het zuiden van de Haarlemmermeer: met de realisatie van de piekberging kan de geprojecteerde ecologische NNN-verbinding zoals weergegeven in figuur 4.4 worden gerealiseerd. Aanpassingen naar natuurlijke peilen en tijdelijk hogere peilen is hier onderdeel van.



Figuur 4-2 Voorbeeld van huidige standaard profiel (links) en een profiel met plasbermen met meer ruimte voor waterberging en natuurlijke vegetatieontwikkeling zoals rietmoeras (bron: Natuurvisie Haarlemmermeer 2040).

4.2.3 Beschrijving van huidige situatie

In deze paragraaf is de huidige situatie beschreven met onder meer de abiotische omstandigheden en gebiedskenmerken. Dit is bepalend voor de inrichtingsmogelijkheden en haalbaarheid van natuurtypen. Het compensatiegebied betreft een agrarisch akkerperceel dat noordwestelijk van de Nieuwerkerktocht ligt in een open poldergebied. Het gebied betreft een droogmakerij. In Figuur 4-5 is de huidige verkaveling van de polder te zien alsook het fijnmazige kavelpatroon dat in het verleden aanwezig was (www.topotijdreis). Hoe fijnmaziger de verkaveling hoe natter de locatie was. De compensatielocatie lijkt gezien de grote kavels beter te ontwateren. In figuur 4-6 (links) is een impressie gegeven van het gebied rond de Nieuwerkerkertocht.



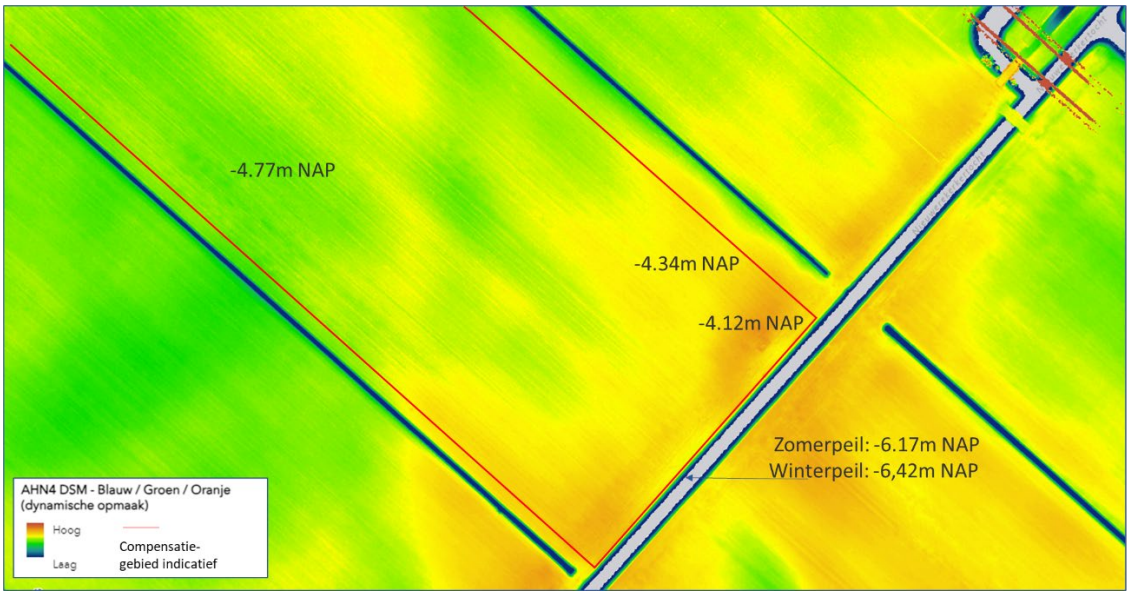
Figuur4-5: Impressie compensatiegebied (indicatief rood omlijnd) in de huidige situatie en rond 1900 (Bron: topografische kaarten www.topotijdreis.nl).

Figuur 4-36 Een impressie van de Nieuwerkerkertocht, grenzend aan het compensatiegebied (links). Het beeld is genomen vanaf de N207, in zuidelijke richting. En een impressie van de beoogde inrichting zoals langs de IJtocht (N05.03 Veenmoeras, rechts). Het beeld is genomen vanaf de N205, in Noordelijke richting. (Bron: Cyclomedia 2023).

Het bodemtype bestaat op basis van de bodemkaart (1:50.000) uit kalkrijke poldervaaggrond met zware zavel nabij de tocht en lichte klei in noordwestelijke richting van het perceel. Boorprofielen van geologisch booronderzoek in de omgeving van het compensatiegebied laten een vier meter dikke kleilaag zien met een smalle zandlaag (20-30cm) variërend op een diepte van 0,6-0,8m of 4,30m onder maaiveld. Mogelijk is ter hoogte van de compensatielocatie een ondiep gelegen zandlaag aanwezig dat zorgt voor ontwatering van de bovengrond. Er zijn momenteel geen gegevens aanwezig van de bodemopbouw in het perceel.

De Nieuwerkerkertocht is een primaire leggerwatergang in eigendom en beheer van Hoogheemraadschap van Rijnland. Op basis van de leggergegevens is de tocht iets meer dan 7m breed met een waterbodembreedte van iets meer dan 3m en een waterdiepte van 1m. De oevers zijn met korte grazige vegetatie. Dit deel van de tocht is nog niet ingericht als ecologische natuurverbinding (zie Figuur 4-6 voor impressie).

Het compensatiegebied en de Nieuwerkerkertocht ligt in een peilvak waarbij het zomerpeil is ingesteld op -6,17 mNAP met een tegennatuurlijk lager winterpeil op -6,42 mNAP (bron: vigerend peilbesluit PBS_GH-140.08A). Het maaiveld van het compensatiegebied varieert tussen -4,12 mNAP en -4,70 mNAP, met de hogere delen nabij de tocht (zie figuur 4-7). Het laagste deel ligt daarmee 2,0m tot 2,30m hoger dan het zomerpeil respectievelijk het winterpeil. De grondwaterstanden zijn momenteel niet bekend; deze zullen naar verwachting hoger liggen dan de waterpeilen in de tocht door opbolling. Rond het compensatiegebied liggen poldersloten die zorgen voor de afwatering van het gebied. Op basis van de legger zijn deze sloten 1,5m breed met een diepte van 1,20m ten opzichte van het maaiveld.



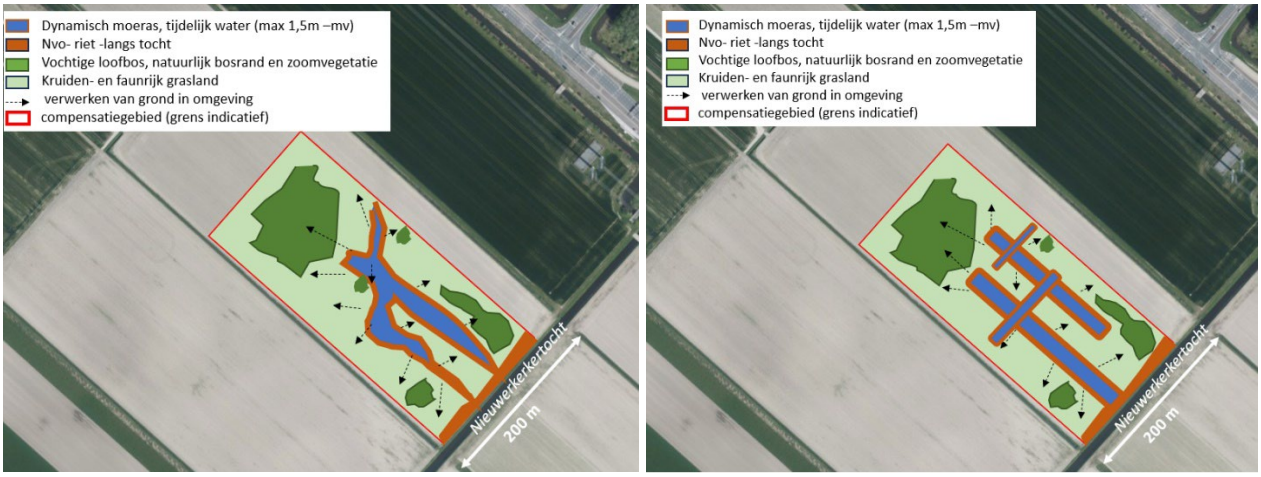
Figuur 4-7 Hoogteligging maaiveld ten opzichte van NAP, op verschillende locaties binnen het compensatiegebied. Voor de Nieuwerkerkertocht is zowel het zomer- als het winterpeil weergegeven. (Bron: AHN-viewer).

Het compensatiegebied ligt in kwetsbaar kwelgebied. Activiteiten als graafwerkzaamheden kunnen in dit gebied er voor zorgen dat er meer kwelwater omhoog komt. Dit kan verzilting veroorzaken door aanvoer van zout grondwater uit de ondergrond. Om verzilting te voorkomen zijn beperkingen opgelegd op de diepte van grondverzet en graven. Op basis van Keur Rijnland 2020 (vervallen en vervangen i.v.m. Omgevingswet) is grondverzet of graven in kwetsbaar kwelgebied toegestaan tot een diepte van 1,5 m onder maaiveld. Ten aanzien van oppervlaktewater zijn er striktere regels aan het verdiepen en verflauwen van watertaluds.

4.2.4 Inrichting en beheer compensatiegebied “stapsteen natuurverbinding”

In deze paragraaf is een voorstel voor de nieuwe natuurinrichting van de stapsteen in een schets weergegeven met enkele ontwerpprincipes om de haalbaarheid van de gewenste beheertypen op hoofdlijn inzichtelijk te maken.

Het streefbeeld voor het compensatiegebied is realisatie van een brede natuurvriendelijke oever bij de Nieuwerkerkertocht dat landschappelijk en ecologisch aansluit op een nat dynamisch rietmoerassysteem (ca 20-25%) met op de hogere drogere delen kruidenrijke graslanden (circa 50%) met circa 20-25% aan vochtig bos en struiken verspreid over het gebied. Deze variatie aan beheertypen met relatief meer ruimte voor (riet)moeras en kruidenrijke graslanden dan bos biedt een hoge structuurdiversiteit, overgangen van nat naar droog en naar bos. Het biedt ook meer ruimte voor een variatie aan bloemen en planten en diersoorten die afhankelijk zijn van kortere vegetatiestructuren. In figuur 4-8 is een impressie gegeven van een mogelijke invulling van de verschillende typen waarbij de lagere dynamisch moerasdelen indicatief ingepast zijn op de lagere delen in het maaiveld conform de hoogtekaart. De inpassing van de verschillende beheertypen kan ook op een rechtlijnige manier in de vorm van langgerechte sloten met flauwe oevers.



Figuur 4-8 Schetsontwerpen stapsteen natuurverbinding maaiveldvolgend (boven) of met rechte natte vlakken en lijnen (rechts)

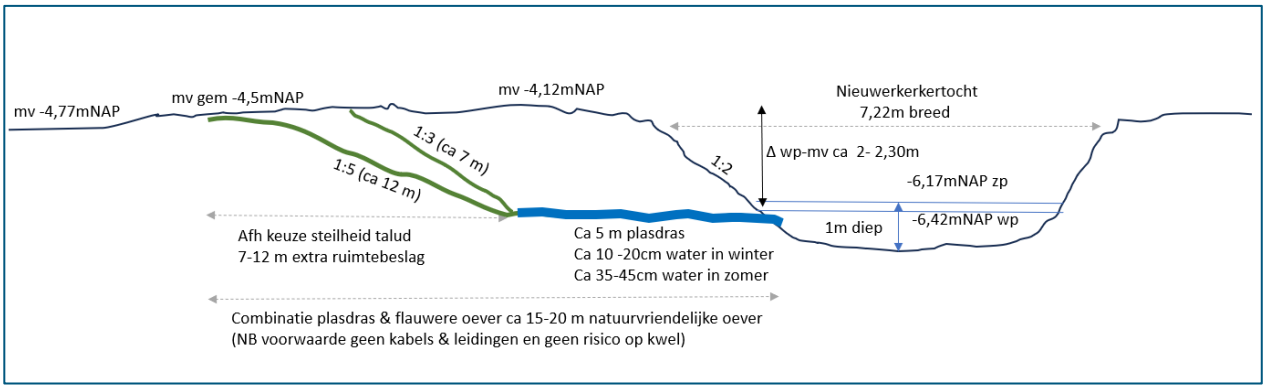
Op basis van de lokale omstandigheden met kalkrijke gronden, met mogelijk een smalle zandlaag, relatief grote drooglegging, risico op te sterke kweldruk en verzilting en verwerking van vrijgekomen grond in het gebied zijn op basis van beschikbare gegevens de volgende inrichtingsprincipes afgeleid:

- Afgraving van klei tot maximaal 1,5m -mv met flauwe oevers (minimaal 1:3)
  - waterafvoer uit het gebied voorkomen door inpassing van drempels
  - Afvoer/drainage door eventueel aangesneden zandlaag dicht maken
  - Voeding vindt hoofdzakelijk plaats door neerslag; hierdoor is sprake van grote peilfluctuatie, nat in de winterperiode, droogval in de zomer
  - Overvloed aan neerslagwater afvoeren op Nieuwerkerkertocht
- Verwerking van klei in directe omgeving in het compensatiegebied maaiveldvolgend en maximaal 30cm voor behoud vlak karakter van de polder; lokaal kan hoger in combinatie met bosontwikkeling;
- Indien bij afgraving een zandlaag vrijkomt, deze zandlaag (waarschijnlijk kalkrijk) op maaiveld aanbrengen (dikte 20-30cm); dit biedt kansen voor ontwikkeling van schralere graslandtypen zoals in de drogere bermen en verbindingen voorkomen.
- bosontwikkeling noordwestelijk van het moerassysteem; beperken blad/zaadinval en schaduwwerking in moerassysteem

De haalbaarheid van de realisatie van de verschillende beheertypen op basis van de huidig beschikbare informatie zijn hieronder nader toegelicht.

- **Realisatie natuurvriendelijke (klei)oevers**

Realisatie van een natuurvriendelijke oever is gebonden aan ecologische randvoorwaarden. Langs de Nieuwerkerkertocht is sprake van een relatief grote drooglegging waardoor de inrichting van een flauwe oever veel ruimte vraagt. Langs de Nieuwerkerkertocht geeft een plasberm inrichting (met aangrenzend een flauwer talud van minimaal 1:3 voor watergebonden natuur zoals vissen, noordse woelmuis en (riet)moerasvogels naar verwachting de grootste bijdrage. Alleen een flauwe oever met vaste peilen staat een smalle zone van circa 1 meter onder invloed van oppervlaktewater. Een plasberm met hoogteverschillen en zeer flauw aflopende bodem biedt voor verschillende (riet)moeras en waterplanten een groeilocatie. Het biedt met name voor vissen meer paaiplaats en voor noordse woelmuis mogelijk een geschikt leefgebied. In figuur 4-9 is een schets van een ontwerpprincipe weergegeven gebaseerd op de vigerende tegennatuurlijke waterpeilen. Inpassing van een bredere plasberm kan mogelijk beperkt worden door ligging van kabels en leidingen en risico op verzilting door kweldruk. Toekomstige veranderingen naar mogelijk natuurlijker peilbeheer heeft ook invloed op de inrichting van de oever. Het ontwerp zal in het vervolgproces nader uitgewerkt moeten worden in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland. De Nieuwerkerkertocht is een leggerwatergang met eigendomsgrens op de insteek van het talud.



Figuur 4-9 Schets ontwerpprincipe plasdrasberm ter hoogte van Nieuwerkerkertocht. Afmetingen nader uit te werken.

Ontwikkelingsduur

Na herinrichting van de oever zijn in principe geen maatregelen nodig. De ontwikkeling van water- en moerasplanten vindt van nature spontaan plaats in 1 tot 2 jaar via de aanwezige zaadbank in de omgeving. Bij watervoering van de plasdrasberm is het risico op wilgenopslag beperkt. Onder bijzondere omstandigheden kunnen oeverplanten zoals rietstokken worden aangeplant. Het inzaaien van oeverplanten en het aanplanten van waterplanten blijkt in de praktijk weinig succesvol te zijn (Handreiking NVO Hoogheemraadschap van Rijnland, 2010).
Binnen 5-10 jaar is ontwikkeling van een natuurvriendelijke oever met riet(moeras) mogelijk. Het beheer geeft sturing aan ontwikkeling naar overjarig riet(moeras) of gemaaid riet (zie beheer).

(Overgangs) beheer

Het beheer zal nader afgestemd moeten worden op het definitief ontwerp en beheereisen van het Hoogheemraadschap. Bij de plasdrasbermen langs de Nieuwerkerktocht is jaarlijks (gefaseerd) maaien en afvoeren mogelijk nodig om openheid van het riet te behouden. Gefaseerd maaien kan toegepast worden om delen overjarig riet te laten staan. De intensiteit is afhankelijk van de voedselrijkdom en gewenste dichtheid van het riet in combinatie met de ontwikkeling in het dynamisch moerassysteem.

- **Realisatie dynamisch moerassysteem (N5.04)**

Een dynamisch moerassysteem is afhankelijk van hoge waterstanden met periodiek water op het maaiveld en een dynamisch waterpeil van meer dan 20cm. Het beheertype mag niet meer dan 20% open water omvatten. Het huidig peilbeheer op de Nieuwerkerkertocht is het verschil 25cm, maar tegennatuurlijk. In het najaar mag het water maximaal 40cm uitzakken onder het maaiveld. Gezien het huidig hoogteverschil van het maaiveld van circa 2m ten opzichte van de waterpeilen op de Nieuwerkerkertocht en de voorwaarde dat er niet dieper dan 1,5 m afgegraven mag worden is een open verbinding met de tocht niet mogelijk. Voordeel hierbij is dat er geen invloed is van mogelijk minder schoon oppervlaktewater vanuit de tocht naar het te ontwikkelen moerasgebied.

Het dynamisch moerassysteem kan mogelijk ontwikkeld worden door afgraving tot maximaal 1,5m-mv met flauwe oevers (bij 1:3 tot 1:5 breedte 4,5-7,5 m een oeverzijde) als een afgesloten systeem dat gevoed wordt door neerslag dat vastgehouden worden door middel van drempels. De kalkrijke kleigronden zal zorgen voor buffering van het water. Afvoer van overtollig water kan worden afgevoerd op de Nieuwerkerkertocht. De waterfluctuatie zal groot zijn afhankelijk van de neerslag. Dit leidt ook tot ontwikkeling van diverse (moeras)vegetatiegradiënten. Wanneer de peilen op de Nieuwerkerkertocht mogelijk wijzigen alsook mogelijk worden verhoogd is mogelijk minder afgraving nodig en/of blijft er langer water op het maaiveld staan. Voor amfibieën is voortplantingswater geschikt als er jaarlijks open en visvrij water is aanwezig is in de periode februari-juli.

Vanwege het historisch gebruik als akker is de bodem naar verwachting zeer voedselrijk. Uitspoeling van fosfaat en nitraat naar het open water kan tijdelijk negatieve gevolgen hebben voor de waterkwaliteit in het open water. Bij stilstaand water is er mogelijk risico op blauwalg in warme periodes. Dynamisch moeras is een type dat op van nature voedselrijkere bodems voor komt. Daarnaast bindt fosfaat aan klei waardoor risico op uitspoeling mogelijk beperkt wordt. Doordat het compensatiegebied niet meer bemest zal worden betreft dit een tijdelijk probleem. Dit zal nader bekeken en uitgewerkt moeten worden.

Ontwikkelingsduur

Na inrichting van lagere terreindelen zijn in principe geen inrichtingsmaatregelen nodig. De ontwikkeling vindt spontaan plaats vanuit de zaadbronnen in de omgeving. In de eerste jaren is sturing nodig om ongewenste bosontwikkeling (opslag van o.a. wilgen) tegen te gaan. Op kale vochtige tot natte bodems komt deze soort versneld op. Na ontwikkeling van een gevarieerde vegetatie en bedekt bodem is het risico op boomopslag geringer. Zie beheer voor de nodige beheermaatregelen.

Binnen 5-10 jaar is ontwikkeling van een dynamisch moeras mogelijk. Het beheer geeft sturing aan ontwikkeling naar moeras of een moeras met meer riet (zie beheer).

(Overgangs)beheer

Afhankelijk van de ontwikkelingen die plaats gaan vinden kan beheer nodig zijn. Dat zal dan gaan om periodiek ingrijpen. Dit betreft het terugzetten van houtopslag van wilgen en essen op plaatsen waar dat niet gewenst is voor zeker jaarlijks voor een periode van 4 tot 5 jaar. Onderdrukking van wilgen kan onder meer door intensievere begrazing met schapen in het voorjaar bij opkomst van jonge scheuten. Maaibeheer met machines om boomontwikkeling te onderdrukking is in natte en vochtige omstandigheden niet mogelijk vanwege het kapot rijden van bodem en vegetatie. Dit is alleen mogelijk wanneer er voldoende drooglegging is in een droge periode (bijvoorbeeld juli-aug-september). Daarnaast kan het nodig zijn om cyclisch (circa 1x in de 10 jaar) in te grijpen om mogelijk te sterk verlande delen weer open te halen.

Het regulier beheer omvat 1x in de 5 jaar het terugzetten van boomopslag. Hierbij kan mogelijk via gefaseerd maaien en afvoeren ook gericht een te hoge productie afgevoerd worden met opnieuw kansen voor lagere moerasplanten.

- **Realisatie van kruiden- en faunarijk grasland (N12.02)**

Kruiden- en faunarijk grasland omvat graslanden die kruidenrijk zijn, maar niet tot de schraallanden, vochtig hooiland, zilt grasland en overstromingsgrasland of glanshaverhooiland behoren. Diverse soorten ruigte en struweel kunnen in dit grasland voorkomen. Kenmerkende of bijzondere soorten van schralere beheertypen ontbreken grotendeels binnen Kruiden- en faunarijk grasland, maar graslanden zijn vaak wel rijk aan minder zeldzame soorten. Het beheertype is onder andere van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren.

De vrijgekomen klei uit de te graven laagtes voor het dynamisch moeras kan worden verwerkt in het gebied met een hoogte van maximaal 30 cm om het karakter van het poldergebied te behouden. Lokaal mag het terrein hoger worden in combinatie met bosontwikkeling. Door het terrein niet glad af te werken biedt dit meer variatie in structuur.

Wanneer bij afgraving een zandlaag vrijkomt, kan deze zandlaag (waarschijnlijk kalkrijk) op maaiveld aanbrengen (dikte 30cm); dit biedt kansen voor ontwikkeling van schralere graslandtypen zoals in de drogere bermen en verbindingen voorkomen. Dit kan resulteren in lokaal een bijzondere vegetatie met onder andere tijm, marjolein en bijenorchis.

Ontwikkelingsduur
Na inrichting van lagere terreindelen zijn in principe geen inrichtingsmaatregelen nodig. De voorkeur gaat uit naar hoofdzakelijk spontane ontwikkeling van kruidenrijk grasland om kansen te bieden aan mogelijk aanwezige zaadbank (bodem, lucht) alsook aan akkerplanten die inmiddels zeer zeldzaam zijn geworden. De begroeiing vindt binnen een jaar plaats. Wanneer (lokaal) een snellere ontwikkeling naar kruidenrijk grasland is gewenst of na enkele jaren is de ontwikkeling onvoldoende kan maaisel opgebracht worden van goed ontwikkelde kruidenrijke graslanden uit de directe omgeving van het plangebied. Zodoende kan zaden van diverse streekeigen kruiden actief geïntroduceerd worden. Indien de vegetatieontwikkeling tegenvalt kan het opbrengen van maaisel herhaald worden. Vervolgens kan het in de ontwikkelfase beheerd worden door één- of tweejaarlijks te maaien en het maaisel af te voeren. In een later stadium kan ook gekozen worden voor begrazing (zie beheer).

(Overgangs)beheer
In de ontwikkelfase van 1-3 jaar na aanleg is naar verwachting geen beheer nodig. Op basis van monitoring, in de derde jaar, kan gericht bijgestuurd worden bijvoorbeeld om ongewenste soorten en boomopslag te verwijderen. Na de ontwikkelingsperiode van circa 3 jaar, is gefaseerd maaien en afvoeren naar verwachting nodig om te sterke verruiging te voorkomen en ontwikkeling naar een kruidenrijkere vegetatie te stimuleren.

Na de overgangsfase kan overgegaan worden naar het regulier beheer dat bestaat uit jaarlijks gefaseerd hooilandbeheer met eventuele nabeweiding. Gezien het landbouwkundig gebruik is vanwege de hogere voedselrijkdom is 2x jaarlijks maaien en afvoeren nodig voor ontwikkeling van soortenrijke graslanden. Bij voedselarmere graslanden, zoals mogelijk op de aangebrachte zandlaag, is 1x maaien en afvoeren in het najaar voldoende. Extensieve (seizoens)beweiding met bijvoorbeeld schapen is na eerst verschraling mogelijk. Inzet van grotere hoefdieren wordt afgeraden vanwege vertrapping van de nattere delen en risico op ongewenste ontwikkeling van pitrus. Bij seizoensbeweiding kan de dichtheid variëren (tot ca. 1,5 GVE/ha). Bij beweiden is de kans op een meer gevarieerde structuur groter dan bij maaien. Het betreft matig voedselrijke vegetaties, die niet bemest mogen te worden.

Het beheer is gericht op het ontwikkelen en in stand houden van kruidenrijke vegetaties en tegengaan van strooiselophoping, verruiging en verbossing, en om te zorgen voor kleinschalige structuurvariatie, om ruimte te bieden aan allerlei diergroepen (dagvlinders en andere insecten, reptielen, vogels e.d.).

- **Realisatie van vochtig bos met productie (N16.04) en lokale bos elementen**

Vochtig bos met productie bestaat uit loofbossen die gedomineerd worden door diverse boomsoorten zoals populier, es, esdoorn, beuk, haagbeuk, eik, iep en els. Het is een grotendeels gesloten bos met een weelderige ondergroei. Dit bostype is de productievariant van delen van het haagbeuken- en essenbos en beek- en rivierbegeleidend bos. Het komt voor op matig nat tot matig droge, vrij voedselrijke kleiige tot zandige bodems. Het beheertype is van belang voor diverse faunagroepen zoals broedvogels, dagvlinders, amfibieën (winterbiotoop) en zoogdieren.

Ontwikkelen van Vochtig bos binnen het compensatiegebied kan door spontane ontwikkeling van boomopslag waarbij deze delen niet gemaaid worden. Om ontwikkeling te versnellen kan zaad van bomen uit de omgeving ingezaaid worden of kunnen enkele boomsoorten aangeplant worden van verschillende leeftijden van soorten (enkele bomen stamomvang 10/12 cm; bosplantsoen 80cm hoog) die in mindere mate voorkomen in de omgeving. Dit kan bijvoorbeeld haagbeuk, iep en eik zijn. Es, esdoorn en populier zijn soorten die snel dominant kunnen zijn. Een moet als functioneel bos een minimale omvang hebben; in het plan is circa 1 ha bos opgenomen met verspreid enkele kleiner boselementen. Hierdoor is meer ruimte gradiënten tussen hoog en laag met ontwikkeling van natuurlijke bosranden met zoomvegetatie gunstig voor diverse planten- en diersoorten.

Ontwikkelingsduur
Anders dan het dynamisch moeras en kruidenrijke graslanden duurt de ontwikkeling van bos iets langer. In een termijn van 5 jaar is veel sprake van zichtbare boomopslag dat zich in 10 - 20 jaar kan ontwikkelen naar een jong bos dat zich verder kan doorontwikkelen naar een structuurrijk bos.

(Overgangs)beheer
In principe is voor dit bostype geen beheer nodig. Voor een goede ontwikkeling van en behoud van natuurlijke bosranden met mantel en zoomvegetatie is op termijn gefaseerd (1x in de 5-10 jaar) terugzetten van de bosrand met circa 5 m nodig om deze weer te laten ontwikkelen. Struiken in de bosrand kunnen in principe worden behouden. Voor de zoomvegetatie langs een bosrand is 1x per 3 jaar een zone van 3-5 meter maaien en afvoeren nodig. De mate van beheer is mede afhankelijk in hoeverre integrale begrazing wordt ingezet.

Afhankelijk van de toekomstige beheerder is binnen dit type houtoogst mogelijk. Ook kan gekozen om geen hout te oogsten. Dan valt het bos onder het type haagbeuken- en essenbos (N14.03).

4.2.5 Monitoring

De natuurlijke ontwikkelingen van de beheertypen, dynamisch moeras, kruiden- en faunarijke graslanden en oevervegetatie worden gevolgd. Bij de ontwikkeling van dynamisch moeras is jaarlijks controle nodig om gericht te sturen op ongewenste boomopslag. Boomopslag op natte locaties kan snel plaatsvinden waarbij onderdrukking door bijvoorbeeld maaien niet altijd mogelijk is.

Op de drogere locaties is natuurlijke verbossing wenselijk waar bos is voorzien en kan eenvoudiger met een maaibeurt boomopslag onderdrukt worden. Na 3-5 jaar kan op basis van een vegetatieopname bepaald worden of aanvullend inzaai en/of aanplant nodig.

De monitoring wordt voor zover nodig is in kader van ontwikkeling uitgevoerd tot dat de compensatieopgave is gerealiseerd. Daarna wordt de monitoringsfrequentie geharmoniseerd met de reguliere monitoring in het kader van het SNL-subsidiestelsel. Deze monitoring is 1x per 6 jaar gericht op kwalificerende planten- en/of diersoorten, structuurelementen en ruimtelijke condities.

Dit wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland.

4.2.6 Planning uitvoering compensatie en HOV busbaan

De compensatie moet uiterlijk 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn. Het compensatiegebied is eigendom van de provincie en kan in overleg met Hoogheemraadschap van Rijnland gestart worden met de nadere uitwerking en realisatie van de compensatie.

Na vaststelling van het PIP voorzien in 2024 volgt de nadere uitwerking het voorontwerp naar een definitief ontwerp en vindt vervolgend de aanbesteding plaats. Dit vergt een tot enkele jaren voordat de ingreep zal plaatsvinden. Gezien deze planning kan de compensatie binnen de 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn.

4.2.7 Eigendom en beheerafspraken

De compensatiegrond is in eigendom van de provincie Noord-Holland. De Nieuwerkerkertocht is eigendom en beheer van Hoogheemraadschap van Rijnland. De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het beheer van de compensatiegronden. Op termijn zal op basis van de inrichting, nadere beheerafspraken worden vastgelegd met het Hoogheemraadschap en andere belanghebbenden.
De beheerafspraken zijn ten minste gericht de ontwikkeling met waarborging van de realisatie van de gewenste natuurtypen en leefgebied van bijbehorende soorten.

5 Samenvattend & conclusie

Er is sprake van ruimtebeslag binnen het NNN van circa 3,8 ha Kruiden- en faunarijk grasland en 1,1 ha Vochtig bos met productie. Dit dient gecompenseerd te worden. Er zijn geen aanvullende negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden of potentiële natuurwaarde van het NNN en/of de natuurverbinding in en nabij het plangebied.

De compensatielocatie van circa 5 ha betreft eenzelfde omvang als het NNN-gebied dat door de HOV-baan als verloren wordt beschouwd. De compensatielocatie ligt op 800m afstand van de aangetaste locatie en maakt realisatie van een grote stapsteen in de natuurverbinding Haarlemmermeer. De natuurverbinding is vanwege connectiviteit en samenhang voor diverse diersoorten een belangrijk onderdeel van het NNN.

Op de compensatielocatie is realisatie van de beheertypen, vochtig bos met productie (N16.04) en kruiden- en faunarijke graslanden (N12.02) mogelijk die verloren gaan. Een deel van de kruidenrijke graslanden wordt niet als graslanden maar als dynamisch moeras (N5.04) ingericht dat integraal aansluit op een nog in te richten natuurvriendelijke oever met plasdras bij de Nieuwerkerkertocht. Met de inrichting ontstaat een diversiteit aan vegetatietypen en structuren dat geschikt zal zijn voor bijzondere planten, amfibieën, libellen, vlinders, diverse zoogdieren (o.a. waterspitsmuis, noordse woelmuis) en moeras- en rietvogels. Er wordt invulling gegeven aan behoud alsook invulling van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN en de natuurverbinding Haarlemmermeer. Door middel van monitoring wordt de ontwikkeling van de habitattypen gevolgd en indien nodig wordt het beheer bijgesteld teneinde de realisatie te garanderen.

De compensatie houdt in dat de uitvoering van het geheel van activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor natuurverbindingen qua samenhang en kwaliteit alsook een meerwaarde voor het NNN.

De compensatie is gegarandeerd. De compensatielocatie is in eigendom van de Provincie Noord-Holland. De compensatie wordt verankerd in het PIP met doorwerking in het omgevingsplan. Dit ruimtelijk plan bevat als bijlage een toelichting, dit compensatieplan. De compensatie moet uiterlijk 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn volgens de richtlijnen vastgesteld in deze rapportage.

Het project voldoet aan de voorwaarden voor aantasting van het NNN ten aanzien van groot openbaar belang, geen reële alternatieven en compensatie.

NATUURLIJKE ZAKEN

Nader onderzoek beschermde soorten

HOV Schiphol - Noordwijk

17 oktober 2023, versie 1

Nader onderzoek beschermde soorten

HOV Schiphol - Noordwijk

Projectleider	Dhr. M. Korthorst
Auteur	Dhr. M. Korthorst
Kwaliteitscontrole	Dhr. K.N. Raatjes
Opdrachtgever	Royal HaskoningDHV
Contactpersoon opdrachtgever	Dhr. T. van der Bruggen
Foto's en afbeeldingen	M. Korthorst en K.N. Raatjes
Projectnummer	M-23-50521
Wijze van citeren	Korthorst, M en K.N. Raatjes (2023). Nader onderzoek beschermde soorten HOV Schiphol – Noordwijk. Projectnaam. M-23-50521. Natuurlijke Zaken, Heiloo.

© Natuurlijke Zaken

De zakelijke dienstverlening van Landschap Noord-Holland
Postbus 222
1850 AE, Heiloo
088-0064400
www.natuurlijkezaken.nl

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 5

1.1 AANLEIDING 5
1.2 PLANGEBIED 5
1.3 DOEL 6

2 METHODE 7

2.1 HUISMUSSEN 7
2.2 GIERZWALUWEN 7
2.3 ROOFVOGELS 7
2.4 VLEERMUIZEN 8
2.4.1 Gebruikte materiaal en deskundigheid 8
2.5 PLATTE SCHIJFHOREN 8

3 RESULTATEN ONDERZOEK 10

3.1 HUISMUSSEN 10
3.1.1 Bezoekdata 10
3.1.2 Resultaten 10
3.1.3 Effecten 10
3.2 GIERZWALUWEN 11
3.2.1 Bezoekdata 11
3.2.2 Resultaten 11
3.3 ROOFVOGELS 11
3.3.1 Resultaten 12
3.4 VLEERMUIZEN 12
3.4.1 Bezoekdata 12
3.4.2 Resultaten 12
3.4.3 Effecten 13
3.5 PLATTE SCHIJFHOREN 13
3.5.1 Bezoekdata 13
3.5.2 Resultaten 13
3.5.3 Conclusie 15

4 CONCLUSIES 16

4.1 CONCLUSIES 16
4.2 VERVOLGTRAJECT 16

5 LITERATUUR 17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

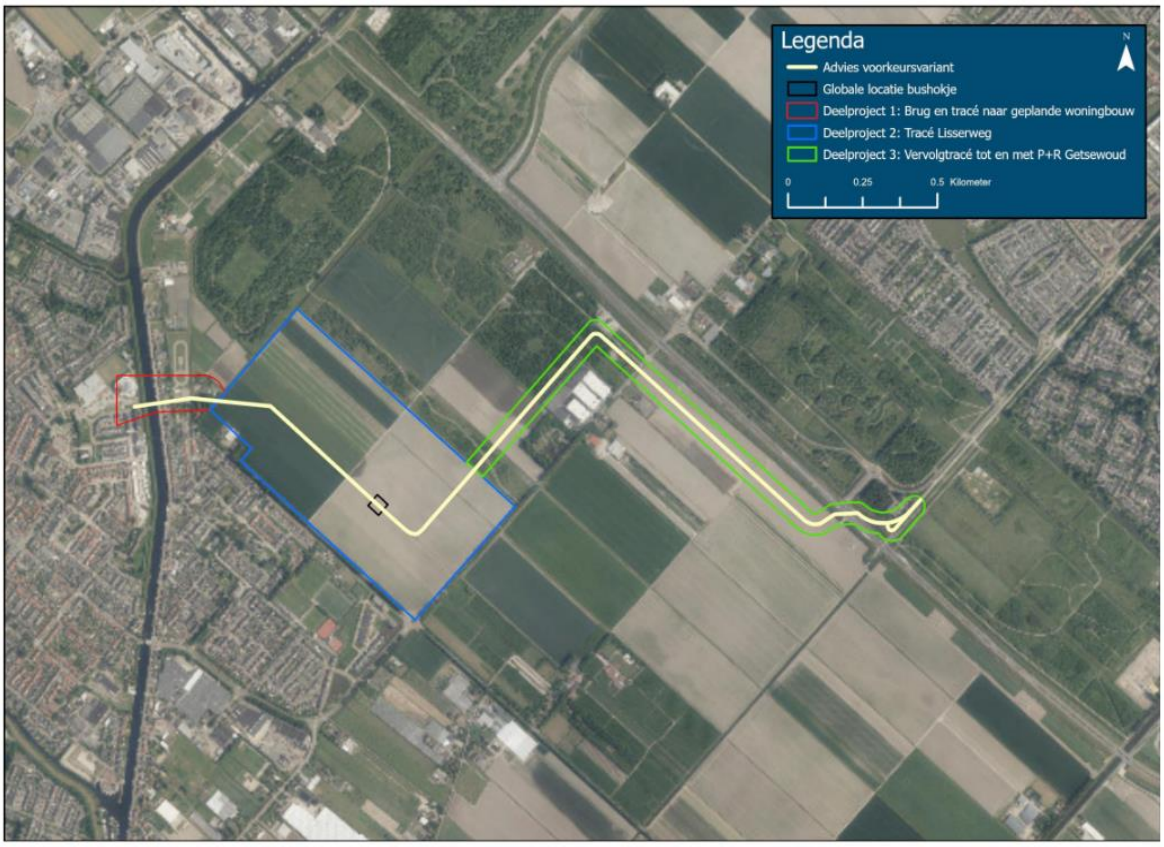
De Duin- en Bollenstreek is een drukke regio waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor is er een betere, snellere en frequente verbinding op het traject Noordwijk-Schiphol. Tussen P+R Getsewoud en Lisse is een nieuw tracé en nieuw te realiseren HOV-brug nodig om deze vanuit het Zuidtangent te verbinden met de rest van de infrastructuur.

Voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden (Natura 2000, Natuurnetwerk Nederland (NNN)) en houtopstanden.

In 2021 is een Natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) opgesteld om te bepalen of de voorgenomen ingreep kan leiden tot overtredingen van de vigerende natuurwetgeving en -beleid. In de Natuurtoets is voor een aantal locaties aangegeven dat nader ecologisch onderzoek noodzakelijk is naar de aanwezigheid naar beschermde soorten. Het nader onderzoek naar beschermde soorten is in 2023 uitgevoerd. In voorliggende rapportage worden de resultaten getoond.

1.2 Plangebied

Figuur 1-1 toont het relevante deel van het HOV-tracé waar voorliggende rapportage over gaat. Het tracé doorsnijdt jonge polderbossen, bospercelen en akkerland. In Lissebroek ligt het tracé in de bebouwde omgeving. Nabij IJs- en Skeelerclub Lisserbroek dienen een aantal huizen (aan de Hillegommerdijk) gesloopt te worden om ruimte te maken voor het ruimtebeslag van het tracé (HOV-brug).

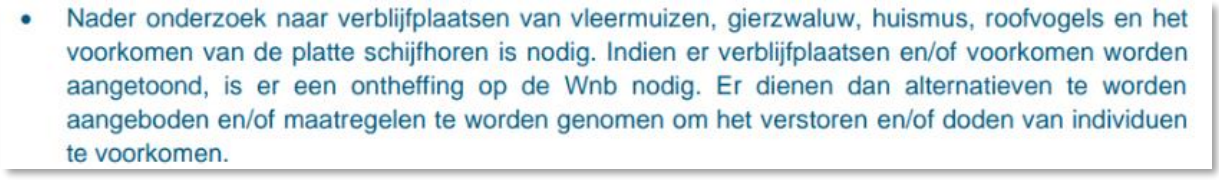


Figuur 1-1 Tracé Lisserbroek HOV Schiphol-Noorddijk (RHDHV, 2021).

1.3 Doel

In de natuurtoets (RHDHV, 2021) wordt onderstaande nader onderzoek (Figuur 1-2) geadviseerd. Het onderzoek is uitgevoerd in 2023. Voorliggend rapport onderzoekt de aanwezigheid van:

- jaarrond beschermde nestplaatsen van huismussen, gierzwaluwen en roofvogels.
- verblijfplaatsen van vleermuizen
- leefgebied platte schijfhoren



- Nader onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen, gierzwaluw, huismus, roofvogels en het voorkomen van de platte schijfhoren is nodig. Indien er verblijfplaatsen en/of voorkomen worden aangetoond, is er een ontheffing op de Wnb nodig. Er dienen dan alternatieven te worden aangeboden en/of maatregelen te worden genomen om het verstoren en/of doden van individuen te voorkomen.

Figuur 1-2. Nader onderzoek dat geadviseerd is vanuit de natuurtoets (RHDHV, 2021).

2 Methode

In onderstaande hoofdstuk wordt de methodiek beschreven van de verschillende soorten welke onderzocht zijn tijdens het nader onderzoek.

2.1 Huismussen

Huismussen zijn op zicht en geluid geïnventariseerd volgens de methode die is omschreven in het document *Soortinventarisatieprotocollen in het kader van de Wet natuurbescherming (versie juli 2017)* (Netwerk Groene Bureaus, 2017). Het vaststellen van aanwezigheid van huismussen gebeurd aan de hand van twee veldbezoeken in de broedperiode (1 april – 20 juni). Veldbezoeken duren minimaal 1 uur en vinden onder gunstige omstandigheden plaats (geen regen, harde wind en kou). Het tijdsstip van de veldbezoeken is tussen 1 à 2 uur na zonsopkomst of 1 à 2 uur voor zonsondergang. Tussen de bezoeken zit minimaal 10 dagen. De dagen waarop veldbezoeken hebben plaatsgevonden zijn weergegeven in Tabel 3-1.

2.2 Gierzwaluwen

Het onderzoek naar gierzwaluwen is uitgevoerd volgens de methode die is beschreven in het *Kennisdocument Gierzwaluw (Bij12, 2023)*. Hierin is opgenomen dat door middel van drie bezoeken tussen 15 mei en 15 juli de aanwezigheid van gierzwaluwen aangetoond dan wel uitgesloten kan worden. Er moet minimaal 10 dagen tussen de bezoeken zitten en er moet één bezoek uitgevoerd voor 1 juli en na 1 juli. Veldbezoeken vinden plaats onder gunstige omstandigheden (droog weer) en starten circa anderhalf uur vóór zonsondergang tot circa een half uur naar zonsondergang. De dagen waarop veldbezoeken hebben plaatsgevonden zijn weergegeven in Tabel 3-2.

2.3 Roofvogels

In 2021 zijn de te kappen houtopstanden gecontroleerd op aanwezige geschikte nesten die in gebruik zijn van vogels die jaarrond zijn beschermd (figuur 2-1). Die zijn niet aangetroffen en er waren geen aanwijzingen voor, geadviseerd is om latere broedseizoen nogmaals een controle te doen. Op 18 april 2023 is het tracé en de aangrenzende bos nagelopen om te controleren of er grote nesten aanwezig zijn die mogelijk gebruikt kunnen worden door roofvogels waarvan de nestplaats jaarrond is beschermd.

Houtopstanden

De houtopstand die men voornemens is te kappen op perceel van Hilligommersdijk 48 is gecontroleerd op spechtenholen en nesten. Deze zijn niet aangetroffen. In het meest zuidoostelijke deel (buiten het plangebied) van het perceel is een vermoedelijk kraaiennest gevonden. Kraaiennesten worden soms door vogels met jaarrond beschermde nesten zoals buizerd, havik, sperwer of ransuil in gebruik genomen en verder uitgebouwd tot horst. Op dit moment zijn er echter geen aanwijzingen dat het nest door voorgenoemde vogelsoorten in gebruik is genomen. Het nest is niet verder uitgebouwd. Bij de bewoners is geen roofvogelactiviteit op hun terrein bekend.

Ook de houtopstand die men voornemens is te kappen in het NNN-gebied is gecontroleerd op spechtenholen en nesten. Deze zijn – met uitzondering van een aantal kleine nesten van een vermoedelijke zangvogel – niet aangetroffen. In het NNN-gebied zijn waarnemingen van de torenvalk bekend. Tijdens het veldbezoek is door ondergetekende een foeragerende torenvalk waargenomen op het meer open terrein ten noorden van de parkeerplaats. Ten noorden van de N207 is een torenvalknestkast aanwezig. In het plangebied zelf zijn geen nestkasten waargenomen. Het plangebied heeft dan ook voornamelijk een functie als jachtgebied van de torenvalk.

Op het moment van het veldbezoek waren geen aanwijzingen dat er een nest door vogels in gebruik is waarvan het nest jaarrond beschermd is. Omdat er al een broedseizoen voorbij is en mogelijk nog meerdere broedseizoenen voorbijgaan voordat de werkzaamheden plaatsvinden is het aan te raden om nog een bezoek te laten plaatsvinden gericht op jaarrond beschermde nesten.

Figuur 2-1 Bevindingen jaarrond beschermde nesten (RHDHV, 2021)

Het onderzoek naar nesten van roofvogels is uitgevoerd door het tracé in de bospercelen te zoeken naar (oude) nesten.

2.4 Vleermuizen

Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd volgens het vleermuisprotocol van de Gegevens Autoriteit Natuur (Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus; Zoogdiervereniging, 2021).

Tijdens de veldbezoeken is op basis van geluid en zicht geïnventariseerd. Alle veldbezoeken zijn uitgevoerd door een deskundigen op het gebied van vleermuizen.

Het onderzoek naar vleermuizen wordt uitgevoerd middels vijf onderzoekronden;

- drie onderzoekronden in het voorjaar (tussen 15 april en 15 juli). Waarin wordt vastgesteld of de gebouwen als zomer- en/of kraamverblijf fungeren voor de gewone dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis.
- Twee onderzoekronden in het najaar (tussen 15 augustus en 30 september). Waarin wordt vastgesteld of de gebouwen als paarverblijfplaats gebruikt worden fungeren voor de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en watervleermuis.

Er is onderscheid gemaakt tussen foerageergebied, vliegroutes en verblijfplaatsen (paar- en zomerverblijven). In de zomerperiode (april-juli) zijn meerdere veldbezoeken uitgevoerd om te zoeken naar vliegroutes en verblijfplaatsen. In de paarperiode (half augustus-september) zijn twee veldbezoeken geweest om te luisteren naar paarroepen van vleermuizen waarmee paarterritoria of paarverblijven kunnen worden vastgesteld.

De bezoeken zijn zo efficiënt mogelijk gecombineerd in de periode juni t/m september door T. Kesselaar & D. Van der Elsken. De periode voor zomerverblijfplaatsen en kraamverblijfplaatsen hebben overlap. De bezoeken voor zomer- en kraamverblijfplaats zijn derhalve gecombineerd in de periode die staat voor de kraam-verblijfplaats in een ochtendbezoek en een avondbezoek.

2.4.1 Gebruikte materiaal en deskundigheid

Bij de inventarisaties is gewerkt met een Petterson D240x met Edirol R-05 recorder. Daarnaast is altijd aanwezig een batlogger-M. Dit geeft de best mogelijke registratie kans en de mogelijkheid voor na-analyse van geluiden van de moeilijk waar te nemen soorten. Verder wordt gewerkt met een AGM LRF Fuzion TM35-640 warmtebeeldkijker voor een nog nauwkeuriger beeld van de vliegbewegingen van vleermuizen.

2.5 Platte schijfhoren

Voor het onderzoek doen naar de platte schijfhoren bestaat geen landelijk goedgekeurd protocol. Om een bepaalde mate van zekerheid aan te geven is gewerkt volgens de beschrijving als gegeven in het ‘monitoring- en verspreidingsonderzoek m.b.t. de platte schijfhoren’ als beschreven door stichting ANEMOON (Meylin, Boesveld en Kalkman, 2014). Hierin staat beschreven dat veldwerk alleen uitgevoerd moet worden in de periode van 1 juni tot en met 31 augustus, aangezien in deze periode de plantengroei in de waterkolom het hoogst is en de kans het kleinst is dat de sloten in deze periode al geschoond zijn. In het veld of tijdens het seizoen kan anders besloten worden bij ecologische motivering. Per locatie worden 5 sublocaties onderzocht op de aan- of afwezigheid van de platte schijfhoren. Voor iedere sublocatie geldt dat het schepnet meerdere keren in tegengestelde richting door de onderwatervegetatie en wortels van de oevervegetatie wordt gehaald. Er dient gebruik te worden gemaakt van een schepnet dat overeenkomt met de specificaties van het Normnet Profi. Dit is een schepnet dat is ontwikkeld volgens de Europese norm EN-ISO 10870. Hiermee voldoet het aan de eisen die gesteld worden met betrekking tot inventarisatie- en monitoringswerkzaamheden (Kaderrichtlijn Water, STOWA). Dit ijzersterke net is bedoeld om in alle omstandigheden optimaal te presteren. Door de hoge eisen die aan dit net gesteld worden zijn alle naden afgewerkt met keperband om slijtage te voorkomen. De netbeugels en stokken zijn vervaardigd van geanodiseerd aluminium en hebben een gering gewicht. De grootte

van de netbodem (10 x 10cm) maakt het mogelijk de vangst met één hand te inspecteren en over te brengen in een container, in alle omstandigheden een groot voordeel. Het net wordt ter plaatse (of/en indien meegenomen) onderzocht op het voorkomen van de Platte schijfhoren.

3 Resultaten Onderzoek

3.1 Huismussen

3.1.1 Bezoekdata

Tijdens alle bezoeken waren de weersomstandigheden gunstig voor huismussen onderzoek, te weten weinig wind en niet te koud. De dagen waarop veldbezoeken hebben plaatsgevonden zijn weergegeven in tabel 3-1

Tabel 3-1. Bezoekdata van huismussenonderzoek.

Inventariseerder	Datum	Tijd	Weer
M. Korthorst	18 april	9.00 - 11.00	Grotendeels bewolkt, circa 15 graden, droog
M. Korthorst	10 mei	10:00 -11:00	Bewolkt, circa 15 graden, droog
M. Korthorst	5 juni	12:00 -13:00	Zonnig, onbewolkt, circa 20 graden

Figuur 3-1: Te verwijderen woningen met erven, mogelijk broedplaats (en essentieel leefgebied) van huismussen en gierzwaluw.

3.1.2 Resultaten

De focus van het onderzoek naar huismussen lag rondom de te verwijderen woningen en tuinen langs de Hillegommerdijk (figuur 3-1). De bosgebieden en akkers, eveneens onderdeel van het tracé, zijn ongeschikt als broed- en leefgebied voor deze soort. Er zijn tijdens de verschillende bezoeken, aan de Hillegommerdijk en bosschages rondom de skeelerclub, geen huismussen gezien of gehoord in de te slopen woningen of de aangrenzende tuinen.

3.1.3 Effecten

De ontwikkeling van de HOV heeft geen effect op jaarrond beschermde nestplaatsen of essentieel leefgebied van huismussen. Vervolgstappen voor deze soort in relatie tot de ontwikkeling van de HOV is niet noodzakelijk.

3.2 Gierzwaluwen

3.2.1 Bezoekdata

De inventarisaties hebben plaatsgevonden binnen de door het kennisdocument gierzwaluwen gestelde datumgrenzen. Per potentiële nestplek is 15-30 minuten gekeken vanaf een strategische plek. Daarbij is gekeken naar vluchten op dakgoot, nok en huishoogte en de aanwezigheid van “gierende”/ laag langs vliegende dieren.

De bezoeken zijn afgelegd op onderstaande datums en omstandigheden (Tabel 3-2).

Tabel 3-2. Data en omstandigheden veldbezoeken voor de Gierzwaluw inventarisaties (bron knmi.nl).

Bezoek	Datum	Zonsondergang	Tijd	Weer
1e bezoek	22/05/2023	21:39	20:15-22:15	Droog, 14C, 3 Bft
2e bezoek	05/06/2023	21:57	20:30-22:30	Droog, 12C, 3 Bft
3e bezoek	02/07/2023	22:05	20:00-22:30	Droog, 17C, 3 Bft

3.2.2 Resultaten

Er zijn geen gierende laagvliegende gierzwaluw boven of nabij de projectgrenzen aan de Hillegommerdijk waargenomen, er zijn dan ook geen nesten van gierzwaluwen aangetroffen, de aanwezigheid hiervan kan worden uitgesloten.

3.3 Roofvogels

Op 18 april 2023 is het tracé en de aangrenzende bos nagelopen om te controleren of er grote nesten aanwezig zijn in bomen op of nabij het tracé. Het HOV doorsnijdt de aangeplante jonge bossen die mogelijk gebruikt kunnen worden door roofvogels waarvan de nestplaats jaarrond beschermd is. De bossen langs de N207 zijn recentelijk aangeplant, omstreeks 2010, de wilgen en populieren beginnen zich te ontwikkelen tot hoog opgaande bomen. De strook beplanting tussen de akkers is rond 2015 ingepland met voornamelijk heesters. Hier wisselen meidoorn-, kornoelje- en sleedoorn-struwelen zich af. Er zijn hier voor roofvogel of uilen (nog) geen geschikte bomen aanwezig om in te nestelen.

Figuur 3-2: Bosaanplant in ontwikkeling langs de N207.

3.3.1 Resultaten

Tijdens het bezoek is het bosperceel langs de N207 doorzocht op potentiële nestplaatsen van roofvogels. Geschikte nesten zijn grote nesten in een stamvork of op grotere zware dwarstakken. Oude nesten van kraaien of ekster zijn in potentie geschikte om gebruikt te worden door roofvogels.

Er zijn geen geschikte oude of verse grotere nesten aangetroffen binnen de plangrenzen. De aanwezige jonge bomen zijn in potentie geschikt aan het worden als broedplaats, er zijn echter geen geschikte nesten aangetroffen.

3.4 Vleermuizen

3.4.1 Bezoekdata

De inventarisaties hebben plaatsgevonden binnen het vleermuisprotocol gestelde datumgrenzen.

Tabel 3-3. Data en omstandigheden veldbezoeken voor de vleermuizen).

Inventariseerder	Datum	Zonsop- of ondergang	Functie	Tijd	Weer
D. van der Elsken	22/05/2023	21:39	Zomer- en kraamverblijf	21:15 – 23:45	Droog, 14C, 2 Bft
T. Kesselaar	02/07/2023	22:05	Zomer- en kraamverblijf	22:00 – 00.40	Droog, 17C, 3 Bft
T. Kesselaar	03/07/2023	05:24	Zomer- en kraamverblijf	02.15 – 5:15	Droog, 15C, 3 Bft
T. Kesselaar	22/08/2023	20:51	Paarverblijf	20:15 – 24:00	Droog, 14C, 3 Bft
D. van der Elsken	21/09/2023	19:42	Paarverblijf en middernachtzwermen	22:30 – 01:30	Droog, 13C, 3 Bft

3.4.2 Resultaten

Tijdens de inventarisaties is een beeld verkregen over het gebruik van de bebouwing en de directe omgeving van plangebied aan de Hillegommerdijk. Een enkele gewone dwergvleermuis passeerde tijdens de inventarisaties het plangebied. Ze maken sporadisch en opportunistisch gebruik van het plangebied, er zijn

geen gebiedsgebonden dieren of andere gebiedsgebonden soorten waargenomen. Er zijn geen verblijfplaatsen aangetroffen in de verwijderen bebouwing of begroeiing. Boven de ringvaart voor het plangebied werden tijdens elke ronde af en toe en kort meervleermuizen foeragerend waargenomen, ze hadden geen interesse of binding met gebouwen in het plangebied. Het bezoek voor het middernachtzwermen voor gewone dwergvleermuis is op een passend moment uitgevoerd, aan het begin van de maand was het op andere bekende locaties met een kolonie nog niet waargenomen, maar wel op de avond voorafgaand aan 21 september. Op de planlocaties zijn geen zwermende dieren waargenomen.

3.4.3 Effecten

Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen in of nabij de te verwijderen bebouwing. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een vliegroute en/of essentieel foerageergebied. Wel wordt de ringvaart gebruikt als incidenteel foerageergebied van meervleermuizen. Gezien de aard van de ruimtelijke ingrepen, welke dit plangebied overstijgen, is dit iets om rekening mee te houden.

3.5 Platte schijfhoren

3.5.1 Bezoekdata

Het veldbezoek heeft plaatsgevonden op 12 september 2023. Het was deze bewolkt met weinig wind. Tijdens het onderzoekmoment was het droog. Het onderzoek is uitgevoerd door Kevin Raatjes, deskundig ecoloog van Natuurlijke Zaken en Judith Motz, stagiair van Aeres Hogenschool Almere.

Inventariseerder	Datum	Functie	Tijd	Weer
K. Raatjes en J. Motz	12/09/2023	Aanwezigheid / leefgebied	9:00-16:00	Bewolkt en droog, 20C, 2 Bft

3.5.2 Resultaten

Tijdens het veldbezoek zijn vijf onderzoeklocaties geselecteerd die overeenkomen met het plangebied of ligging binnen het plangebied (Figuur 3-3). Deze locaties zijn voorafgaand aan de bemonstering geschikt geacht dat de platte schijfhoren daar kan voorkomen of omdat het een grotere watergang betreft die in directe verbinding staat met alle wateren in en rondom het plangebied (IJtocht). Het onderzoek heeft plaatsgevonden in september. De temperatuur en weersomstandigheden waren in september zomers en de sloten en watergangen in het plangebied waren nog niet geschoond waren, daarmee een geschikt moment om onderzoek te doen.

Figuur 3-3. Locaties monstername binnen en in directe omgeving van plangebied.

Locatie Middenweg

Op de locatie Middenweg is meerdere malen de sloot bemonsterd. In totaal is circa 100 tot 200 meter onderzocht van de watergang. Tijdens het onderzoek zijn verschillende soorten aangetroffen waaronder puntige blaashoren, gewone poelslak, ovale poelslak, gewone duikerwants, duikerwants, driedoornige stekelbaars, tiendoornige stekelbaars en kleine modderkruiper. Naast oeverbeplanting bestond waterbeplanting voornamelijk uit grof hoornblad. Schijfhorenachtige zijn op deze locatie niet waargenomen.

Locatie IJtocht

Op de locatie IJtocht is de sloot enkele keren bemonsterd. Binnen de IJtocht was geen waterbeplanting aanwezig. Door de harde beschoeiing stonden ook de oeverplantensoorten, als gele lis, maar gedeeltelijk in het water. Tijdens het bemonsteren is alleen de rode Amerikaanse rivierkreeft gevangen.

Locaties Hillegommerdijk

Aan de zijde van de Hillegommerdijk zijn drie locaties bemonsterd. Op de zuidoostelijke locatie was wederom veel grof hoornblad aanwezig. Tijdens de bemonstering zijn meerdere kleine modderkruipers hier gevangen. Er zijn geen slakken gevangen. Ook binnen het schoningsmateriaal dat nog aanwezig was van voorgaande jaren, waren geen slakken(schalen) aanwezig.

De noordelijke locatie verschilt van de overige locaties aan de zijde van Hillegommerdijk doordat hier een stuw aanwezig is die het waterpeil opzet. Hierdoor was het talud veel natuurvriendelijker dan op de andere locaties. Tijdens het bemonsteren van deze locatie zijn onder andere gewone duikerwants, tiendoornige stekelbaars, kleine modderkruiper en baars gevangen. Daarnaast zijn meerdere rode Amerikaanse rivierkreeften gevangen van juveniele stadium tot adulte exemplaren. Ook op deze locatie zijn geen slakken waargenomen.

Tot slot is de zuidwestelijke locatie bemonsterd. Deze locatie bevatten geen waterplanten en kwam qua uiterlijk overeen met de IJtocht. Op deze locatie zijn geen waarnemingen gedaan, zowel niet van vissen als van andere ongewervelden.

Figuur 3-4. V.l.n.r. Baars, kleine modderkruiper, tiendoornige stekelbaars, gewone poelslak en Amerikaanse rivierkreeft.

3.5.3 Conclusie

Tijdens het uitgevoerde onderzoek zijn geen platte schijfhoren aangetroffen. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat platte schijfhoren niet voorkomt in (de omgeving van) het plangebied. Het planvoornemen heeft geen negatief effect op het voorkomen van de Habitatrichtlijnsoort Platte Schijfhoren.

4 Conclusies

4.1 Conclusies

Op basis van het nader onderzoek worden de volgende conclusies getrokken;

- Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig, effecten op beschermde verblijfplaatsen zijn uit te sluiten.
- Er zijn geen verblijfplaatsen van huismussen aanwezig, effecten op beschermde jaarrond beschermde broedplaatsen van deze vogelsoort zijn uit te sluiten.
- Er zijn geen verblijfplaatsen van gierzwaluwen aanwezig, effecten op beschermde jaarrond beschermde broedplaatsen van deze vogelsoort zijn uit te sluiten.
- Er zijn geen voor roofvogels geschikte broedplaatsen aangetroffen in het bos, effecten op beschermde jaarrond beschermde broedplaatsen zijn uit te sluiten.
- Er zijn geen platte schijfhoorn aangetroffen, negatieve effecten op deze beschermde soorten als gevolg van de ontwikkeling zijn uit te sluiten.

4.2 Vervolgtraject

Gezien de verbodsbepalingen binnen de Wnb, kent het project geen negatieve effecten op beschermde soorten. Wel kunnen algemene soorten voorkomen op welke de zorgplicht van toepassing is. Zie de Natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) om welke soorten dit gaat. Boven de ringvaart zijn meervleermuizen waargenomen, hier dient in de planvorming rekening mee gehouden te worden.

5 Literatuur

BIJ12. (2017). *Kennisdocument Gewone dwergvleermuis Pipistrellus pipistrellus.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2017). *Kennisdocument Gewone grootvleermuis Plecotus auritus.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2023). *Kennisdocument Gierzwaluw Apus apus.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2017). *Kennisdocument Rosse vleermuis Nyctalus noctula.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2017). *Kennisdocument Ruige dwergvleermuis Pipistrellus nathusii.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2017). *Kennisdocument Watervleermuis Myotis daubentonii.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2022). *Kennisdocument Huismus Passer domesticus.* Utrecht: BIJ12.
Bouwens, S.; Wergroep Kleine Marterachtigen. (2017). *Handreiking Kleine Marters in relatie tot soortbescherming.* Nijmegen: Zoogdierenvereniging.
Dietz, C., & Kiefer, A. (2017). *Veldgids vleermuizen van Europa.* Zeist: KNNV uitgeverij.
Kapteyn, K. (1995). *Vleermuizen in het landschap.* Haarlem: Schuyt & Co.
Lang, F. (2020). *Zijl 41-75 te Bergen Toetsing in het kader van de natuurwetgeving.* Alkmaar: Van der Goes en Groot.
Netwerk Groene Bureaus. (2017). *Soortinventarisatieprotocollen in het kader van de Wet natuurbescherming (versie juli 2017).* Odijk: Netwerk Groene Bureaus.
Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus; Zoogdiervereniging. (2021). *Vleermuisprotocol 2021, januari 2021.* www.netwerkgroenebureaus.nl en www.zoogdiervereniging.n.

Websites

Maps.noord-holland.nl
Waarneming.nl
Telmee.nl
Bij12.nl
Verspreidingsatlas.nl

NATUURLIJKE ZAKEN

De zakelijke dienstverlening van
Landschap Noord-Holland

Landschap
Noord-Holland

Landschap Noord-Holland
Postbus 222
1850 AE Heiloo
Tel. 088 - 006 44 00
Www.landschapnoordholland.nl
Info@landschapnoordholland.nl

STIKSTOFBEREKENING M.B.V. AERIUS-CALCULATOR

Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding Noordwijk – Schiphol (gedeelte Nieuw Vennep en Lisse) Noord-Holland

Uitgevoerd door:
RSK Netherlands
Burgemeester de Zeeuwstraat 2
2985 AB Ridderkerk
Email: info@rskgroup.nl

Rapportnummer:
519245.002(00)

Rapportagedatum:
29 juni 2023

In opdracht van:
Royal Haskoning DHV
Postbus 1132
3800BC te Amersfoort

Status rapport:
Definitief

RSK Netherlands is een zelfstandig onafhankelijk adviesbureau dat geen andere relatie heeft met de opdrachtgever dan opdrachtnemer – opdrachtgever. RSK Netherlands heeft geen (eigendoms)relatie met het plangebied. RSK verklaart hierbij dat het veldwerk onafhankelijk van de opdrachtgever is uitgevoerd.

Dit onderzoek is uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde natuurwet- en regelgeving. RSK Netherlands accepteert geen aansprakelijkheid ten aanzien van beslissingen die de opdrachtgever neemt naar aanleiding van het door RSK Netherlands uitgevoerde onderzoek. RSK Netherlands is niet aansprakelijk voor gevolgschade, alsmede voor schade welke voortvloeit uit de toepassing van de resultaten van de werkzaamheden of andere gegevens verkregen van RSK Netherlands; opdrachtgever vrijwaart RSK Netherlands voor aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

RSK Netherlands is sinds 2021 kandidaat voor het lidmaatschap bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het kandidaatschap is een voorbereiding op het lidmaatschap dat gebonden is aan een zekere kwaliteit van onderzoek en advisering. In de voorbereidingsperiode gebruikt de kandidaat de faciliteiten van het Netwerk Groene Bureaus om op het benodigde kwaliteitsniveau te komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de diverse faciliteiten, waaronder de machtiging voor het gebruik van de ontheffingen van het NGB voor het uitvoeren van diverse ecologische veldonderzoeken. Zie voor meer informatie over het kandidaatschap.

Rapportstatus			***Definitief***	
	Naam	***Functie***	***Handtekening***	***Datum***
Opgesteld	R. Visser	**Projectleider**		29 juni 2023
Gecontroleerd	G.J. Loeffen	**Senior projectleider**		29 juni 2023
Vrijgegeven	G.J. Loeffen	**Senior projectleider**		29 juni 2023

Dit rapport mag niet worden gebruikt voor contractuele doeleinden of ingenieursdiensten tenzij de bovenstaande tabel juist en volledig is ingevuld en getekend door de projectmanager, technische- en kwaliteitsreviewer(s) en het rapport als DEFINITIEF is aangewezen.

© Dit rapport valt onder het auteursrecht van RSK Netherlands. Elke niet geautoriseerde reproductie of elk gebruik door iemand anders zonder nadrukkelijke toestemming van de opdrachtgever is strikt verboden.

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**

1. Inleiding **3**

1.1 Doel en aanleiding 3

1.2 Methode 3

1.3 Natura 2000 3

1.4 Stikstof 3

2. Gebiedsbeschrijving geplande werkzaamheden **4**

2.1 Locatiebeschrijving en huidig & toekomstig gebruik 4

2.2 Uitgangspunten 4

3. Resultaten **7**

3.1 Aanlegfase 7

3.2 Gebruiksfase 7

4. Conclusie **7**

Bijlagen:

1. Situatie weergave
2. Omliggende Natura-2000 gebieden
3. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2027
4. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2028
5. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2029
6. AERIUS-berekening: Gebruiksfase 2030

Samenvatting

Algemene informatie	
Opdrachtgever	Royal Haskoning DHV
Onderwerp	Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Noordwijk en Schiphol, voor het gedeelte Nieuw Vennep en Lisse.
Adres	
RD-coördinaten (X, Y)	96111, 461016
Provincie	Noord-Holland
Gemeente	Lisse - Haarlemmermeer
Start werkzaamheden (indien bekend)	Oktober 2027
Geschatte duur aanlegfase	t/m september 2029
Doel en aanleiding	
Aanleiding voor de stikstofberekening is de voorgenomen aanleg de busbaan HOV Noordwijk – Schiphol (gedeelte Nieuw-Vennep en Lisse). Het doel van het onderzoek is de depositie van stikstof op omringende Natura 2000 gebieden te bepalen met behulp van de AERIUS-calculator.	
Stikstof depositie aanlegfase (zichtjaar 2028)	
NO_x	176,5 kg/ha/j
NH_3	7,5 kg/ha/j
Maximale depositie op Natura 2000 gebieden	0,00 mol/ha/j
Is er intern gesaldeerd?	Ja, oorspronkelijk was er uitgegaan van enkel dieselvoertuigen hierbij was de maximale uitstoot 0,04 mol/ha/j. Op basis hiervan is een nieuw plan gemaakt wat is uitgewerkt in deze rapportage.
Stikstofdepositie gebruiksfase (t.o.v. referentie)	
NO_x	144,0 kg/ha/j
NH_3	0,7 kg/ha/j
Maximale depositie	0,00 mol/ha/j
Is er intern gesaldeerd?	Nee
Wet- en Regelgeving	
Op basis van de AERIUS berekening is er voor de aanlegfase saldering of een vergunningsaanvraag noodzakelijk. Voor de gebruiksfase is geen vergunningsaanvraag noodzakelijk.	
Aanbevelingen	
-	

1. Inleiding

1.1 Doel en aanleiding

In opdracht van Royal Haskoning DHV heeft RSK Netherlands (hierna RSK) stikstofberekeningen uitgevoerd m.b.v. de AERIUS-calculator ten behoeve van de voorgenomen realisatie en het gebruik van het traject tussen Lisse en Nieuw-Vennep als onderdeel van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol (provincie Noord-Holland) (Bijlage 1).

In het kader van de Wet natuurbescherming moet bij een ruimtelijke ontwikkeling aangetoond worden dat er geen sprake is van aantasting van beschermde natuurgebieden. De Nederlandse Natura 2000, onderdeel van het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden Natura 2000, is met name gevoelig voor stikstofdepositie. Iedere vorm van stikstofbijdrage in Natura 2000-gebieden welke 0,00 mol/ha/jr. overschrijdt is vergunningsplichtig. Met behulp van de AERIUS-calculator kan de depositie van stikstof, afkomstig van de geplande activiteiten, worden berekend. Indien is aangetoond dat de toename van de stikstofdepositie in beschermde natuurgebieden hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. kan worden geadviseerd over vergunningaanvragen of intern/extern salderen.

Zowel de aanleg van het project en de gewijzigde verkeersafwikkeling in de nieuwe situatie leidt mogelijk tot een verandering van de stikstof uitstoot en depositie op omliggende Natura 2000 gebieden. Het doel van het onderzoek is om te boordelen of er sprake is van een toename in stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen ten aanzien van de ongelijkvloerse kruising.

1.2 Methode

In de AERIUS stikstofberekening wordt onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. De aanlegfase is hierbij de tijdelijke fase waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd. Wanneer de aanlegfase is voltooid, begint de gebruiksfase, waarin rekening wordt gehouden met de eventuele toename van stikstofuitstoot door bebouwde omgeving en/of verkeersbewegingen. Voor de aanlegfase wordt voorafgaand aan de berekening een overzicht gemaakt van de machines en apparatuur die gebruikt worden bij de werkzaamheden. Voor het plangebied wordt bepaald hoeveel uren elke machine wordt gebruikt en welke vrachtbewegingen nodig zijn om materieel af- en aan te voeren. De stikstofberekening wordt vervolgens uitgevoerd m.b.v. de AERIUS-calculator versie 2022 van de Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Hierin wordt een (rekenkundige) ondergrens van 0,005 mol/ha/j gehandhaafd.

1.3 Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In de Natura 2000 gebieden worden bepaalde soorten flora en fauna en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Nederland telt 161 Natura 2000 gebieden. Deze zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (Wnb). Nieuwe milieubelastende activiteiten of uitbreidingen op bestaande economische activiteiten moeten worden getoetst op de Wnb.

1.4 Stikstof

Stikstof en stikstofhoudende moleculen zijn voedingsbronnen voor de natuur en zorgen voor een voedselrijke bodem. Dit is echter nadelig voor de van nature voedselarme bodem van Nederlandse Natura 2000 gebieden. Sommige plantensoorten groeien hierdoor sneller, waardoor andere, soms zeldzame of inheemse soorten niet de kans krijgen om te groeien. Daarnaast kan een gevolg zijn dat sommige diersoorten verdwijnen door de verandering in hun leefgebied. Te veel stikstof kan leiden tot een verlaging van de biodiversiteit.

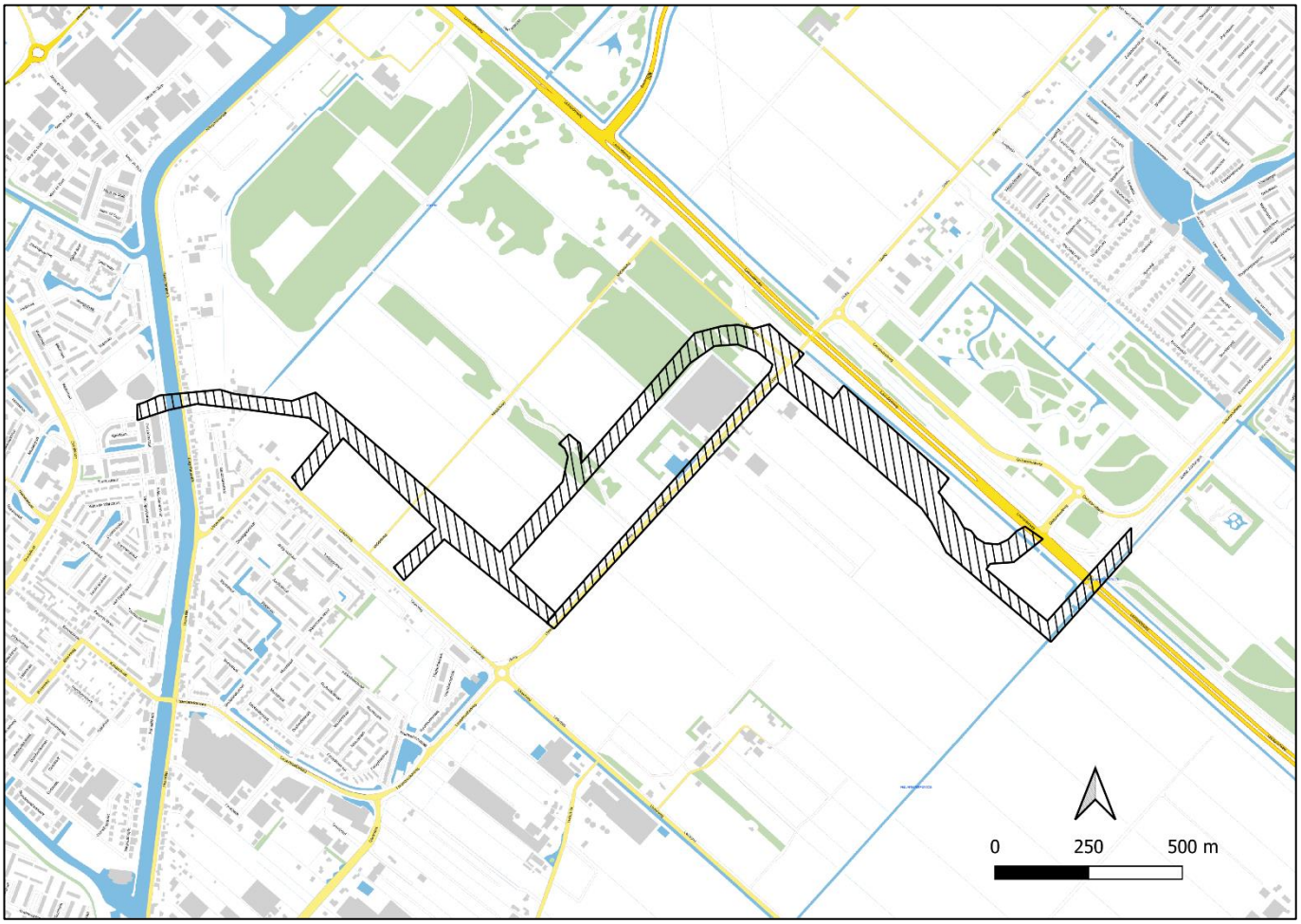
De emissie van stikstofhoudende moleculen zoals stikstofoxide, vooral afkomstig van verbrandingsmotoren, of ammoniak, vooral van veeteelt, kunnen ervoor zorgen dat de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden verhoogd wordt. Sinds de afschaffing van het voormalige Programma Aanpak Stikstof (PAS) is iedere vorm van stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden vergunningsplichtig. Dit betekent dat in Natura 2000 gebieden de stikstofbijdrage maximaal 0,00 mol/ha/jr. is.

2. Gebiedsbeschrijving geplande werkzaamheden

2.1 Locatiebeschrijving en huidig & toekomstig gebruik

Het plangebied is gelegen tussen het oosten van Lisse en het zuidwesten van Nieuw Vennep. Momenteel bestaat het plangebied voor een groot gedeelte uit landbouwgrond. Dit specifieke project is onderdeel van een grootschalig project waarbij een Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen de locatie Noordwijk en Schiphol wordt aangelegd. Tussen Lisse en Nieuw Vennep zal het eindpunt van buslijn 310 (Nieuwtangent) , de provinciale weg (N207) en P+R Getsewoud worden verbonden (bijlage 1).

Binnen 25 km van de projectlocatie liggen 89 rekenpunten in 9 natuurgebieden (bijlage 2). Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, Kennemerland-Zuid bevindt zich op circa 4 km ten westen van de projectlocatie.



Figuur 1 – Het plangebied (bron achtergrond: PDOK, 2023)

2.2 Uitgangspunten

Voor de berekeningen is uitgegaan van de situatie dat de realisatie van de verbinding plaatsvindt vanaf oktober 2027 tot en met september 2029. In tabel 2 en 3 wordt de totale inzet en uitstoot van de mobiele werktuigen en de benodigde transportbewegingen weergeven voor de gehele realisatiefase. In de AERIUS berekening is echter alleen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000 gebieden van het zichtjaar 2028 weergeven (bijlage 2), omdat er van uit wordt gegaan dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg gelijk wordt verdeeld over gehele realisatieperiode. Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid verkeersbewegingen dat betrekking heeft op de realisatiefase.

Mobiele werktuigen

De emissie van de mobiele werktuigen is bepaald aan de hand van het vermogen (kW), het aantal draaiuren (uur) en de NOx emissiefactoren (g/kWh). In de bijlagen van dit rapport (Aerius-berekeningen) zijn overzichten van de gebruikte data met betrekking tot de in te zetten mobiele werktuigen weergegeven. De gebruikte emissiefactoren zijn gebaseerd op de gegevens uit de AERIUS-calculator.

Tabel 2 – Mobiele werktuigen en uitgangspunten aanlegfase

Werkzaamheden	**Vermogen (KWh)**	**Verbruik (L/jaar)**	**Draaiuren (u/jaar)**	**Adblue (L/jaar)**	**Uitstoot NOx (kg)**	**Uitstoot NH3 (g)**
Hydr graafmachine mobiel mini	50	-	541	-	-	-
Wiellader mini (onbediend)	21	-	620	-	-	-
GPS	0	-	1529	-	-	-
Trilplaat (440 kg - 065 m)	10	-	553	-	-	-
Hydr graafmachine mobiel 1250 ltr	100	-	4167	-	-	-
Hydr graafmachine rups 2000 ltr (30 ton)	180	-	2019	-	-	-
Vrachtauto 6x6 24 ton (ca 14 m3)	256	-	1331	-	-	-
Mobiele kraan 70 ton	230	-	1084	-	-	-
Hydr graafmachine mobiel 1500 ltr	120	-	1480	-	-	-
Wiellader 2000 ltr	120	-	1326	-	-	-
Rupskraan giek 50 ton (heistelling)	200	-	687	-	-	-
Verreiker	50	-	463	-	-	-
Vrachtauto 6x6 20 ton (ca12 m3) + kraan	345	-	268	-	-	-
Hydr graafmachine rups 1600 ltr (20 ton)	140	-	597	-	-	-
Wiellader 1500 ltr	79	6348	794	381	38.20	1500
Asfalt set C	336	691	213	415	38.20	1700
Trilblok 40 VM inclusief brandstof 74 ltr/uur	280	5319	196	319	29.80	1300
Trilblok 2316VM inclusief brandstof 30 ltr/uur	140	3842	278	231	18,70	900
Tractor met klepelmaaier / frees / overig	125	2889	233	173	16.90	700
Trilwals (bediend)	207	2446	1211	1468	16.90	700
Asfalt set B	280	1272	47	76	7.30	300
Kraanponton 3 spudpalen kraan 2 m3	250	1166	48	70	6.50	0.3
Hydr graafmachine rups 1750 ltr (25 ton)	160	283	18	17	1.60	67.9
Mobiele kraan 100 ton	250	194	8	12	0.90	46.6
Vrachtauto 8x8 34 ton (ca 20 m3)	345	117	4	7	0.70	28.1
Hydr graafmachine mobiel midi 8-10 ton	70	86	12	5	0.60	20.6
Veeg-/zuigauto 7 m3	117	20	2	1	0.20	4.8
				Uitstoot per jaar	**176,5**	**7,5**
				Oktober 2027 – december 2027	44,1	1,9
				Januari 2028 – december 2028	176,5	7,5
				Januari 2029 – september 2029	132,4	5,6

* Als input is een uitstoothoogte (4.0 m). een spreiding van (4.0 m) en een warmte inhoud (0 MW) ingevoerd. Voor de voertuigen die geel gearceerde zijn is als uitgangspunt gehanteerd dat dit elektrische voertuigen zijn op basis van de aangeleverde gegevens. Deze voertuigen zijn hierom niet meegenomen in de Aerius berekening.

Transportbeweging

Aangenomen wordt dat het bouwverkeer, gedefinieerd als verkeer dat werkmaterialen, mobiele werktuigen en werkers transporteert, zich via de Lisserweg en IJweg naar de N207 beweegt. Doordat het aantal verkeersbewegingen minder dan 250 per etmaal bedraagt gaat het verkeer op de N207 op in het heersende verkeersbeeld. Doordat het een groot onderdeel van het project (het plaatsen van de brug) bedraagt, is er voor het wegverkeer uitgegaan van deze route. De lengte van dit traject is circa 3,7 km bestaande uit wegen binnen en buiten de bebouwde kom. In de AERIUS berekening is dit meegenomen voor het vaststellen van de totale stikstofdepositie van de realisatiefase. Voor de uitvoer van het project wordt er uitgegaan dat alle verkeersbewegingen t.b.v. de aanleg uit worden gevoerd door elektrische voertuigen die geen uitstoot verzorgen. Verdere informatie is weergeven in tabel 3.

Tabel 3 – Verkeersbewegingen aanlegfase van en naar de projectlocatie.

	Lichtverkeer (per jaar)	**Zwaar verkeer (per jaar)**
Per jaar	2.200	14.871

Gebruiksfase

Volgens de huidige planning zullen de nieuw aangelegde busbanen vanaf circa 2030 in gebruik worden genomen en wordt dit derhalve als zichtjaar gebruikt. Doordat in latere zichtjaren de voertuigemissie factoren zullen dalen en elektrificatie van het wagenpark zal toenemen, wordt 2030 als worst-case scenario beschouwd. In de opvolgende jaren wordt een lagere stikstofdepositie (of emissie) verwacht.

In de tracéverkenning (Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol, SWECO SWNL0233753 d.d. 26.-10-2018), gebaseerd op de planstudie is uitgegaan van 64 bussen per etmaal. Echter wordt als worst-case scenario voor de stikstofberekening uitgegaan dat de HOV-lijn 20 uur per dag gaat rijden. Over de HOV-baan zullen naar verwachting zes bussen per uur de rijrichting in de spits rijden, twee in de daluren en vier in de gewone uren. Dus in totaal 160 bussen per etmaal (tabel 4).

Tabel 4 – Verkeersbewegingen aanlegfase van en naar de projectlocatie.

	Tijden	**Aantal uur**	**Bussen (per uur)**	**Bussen (per dag)**
Spits	06:00 – 09:00 | 16:00 – 19:00	6	12	72
Gewoon	09:00 – 16:00 | 19:00 – 20:00	8	8	64
Dal	05:00 – 06:00 | 20:00 – 01:00	6	6	24
			Totaal	**160**

*worst-case inschatting uitgaande van het totaal aantal uren inzet maal 4 personen x 2 ritten per dag. gedeeld door 8 uur per persoon.

Voor de emissies als gevolg van het busverkeer tijdens de gebruiksfase is de route van de nieuw aan te leggen HOV baan als input gebruikt. Aan de oostzijde sluit deze route aan op de N207 en het bestaande busroute netwerk. Aan de westzijde is de lijn bron doorgetrokken over de Sportlaan tot aan de Oranjelaan (bestaande busroute netwerk). Bij deze twee “eindpunten” wordt er van uit gegaan dat het busverkeer overgaat in het heersende verkeersbeeld, omdat het zich in hoeveelheid, snelheid, rij- en stopgedrag niet onderscheid van het overige verkeer. De berekening van de gebruiksfase is weergeven in Bijlage 6.

3. Resultaten

3.1 Aanlegfase

Voor de aanlegfase is een AERIUS-berekening gemaakt die betrekking heeft op het rekenjaar 2028. Volgens de AERIUS-berekening is er een maximale emissie in het zichtjaar 2028 van 7,5 kg/j NH_3 en 176,5 kg/j NO_x. De totale N-depositie op de omliggende Natura-2000 gebieden is 0,00 mol/ha/jr. lager dan de wettelijk gestelde norm. Hierdoor zijn significante effecten als gevolg van deze depositie niet van toepassing en dienen er geen aanvullende maatregelen te worden genomen.

Hoewel er voornamelijk wordt uitgegaan van het worst-case scenario waarbij 2028 (volledig aanleg jaar, bijlage 4) als zichtjaar is gebruikt, zijn de resultaten van de partiele jaren 2027 (3 maanden, bijlage 3) en 2029 (9 maanden, bijlage 5) hieronder in tabel 5 samengevat. De uitstoot van de partiële jaren zijn berekend door het gebruik van de mobiele voertuigen en het wegverkeer van zichtjaar 2028 te vermenigvuldigen met een factor (0,25 voor 3 maanden en 0,75 voor 9 maanden).

Tabel 5 – Depositie op omliggende Natura-2000 gebieden voor alle aanleg jaren.

	Aantal maanden	NO_x (kg)*	NH_3 (kg)*	Grootste toename (mol N/ha/jr)
2027 (oktober t/m december)	3	44,1	1,9	0,00
2028 (januari t/m december)	12	176,5	6,4	0,00
2029 (januari t/m september)	9	132,4	5,6	0,00

*inzet mobiele werktuigen en werkverkeer

In de beoogde situaties voor zowel 2027, 2028 en 2029 blijkt dat de totale emissies resulteren in een stikstofdepositie niet groter 0,00 mol/ha/j op de omliggende Natura 2000 gebieden. De volledige AERIUS-berekeningen export zijn te vinden in bijlage 3 (2027), 4 (2028) en 5 (2029).

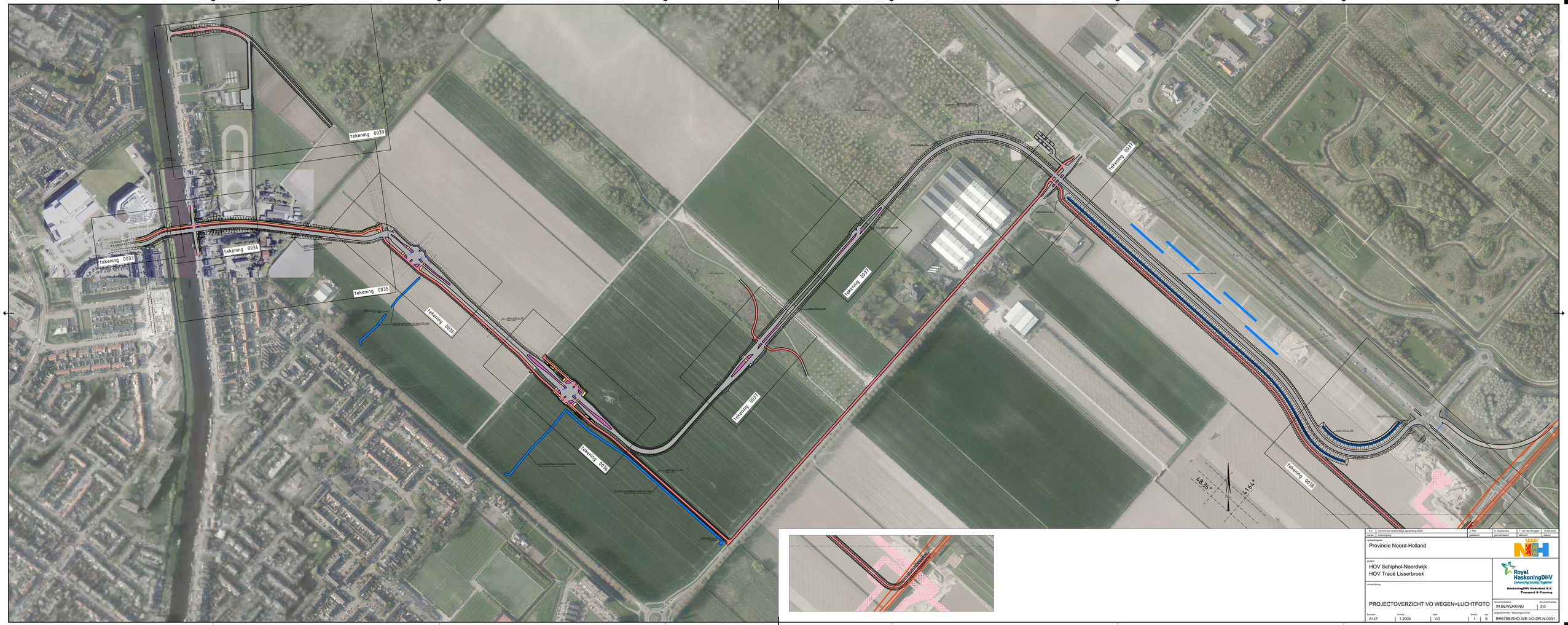
3.2 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is een AERIUS-berekening gemaakt die betrekking heeft op het rekenjaar 2027. Volgens de AERIUS-berekening is de totale emissie van de huidige (referentie) situatie 0,7 kg/j NH_3 en 144,0 kg/j NO_x. De totale N-depositie op de omliggende Natura 2000 gebieden binnen 25 km is 0,00 mol/ha/j. De volledige AERIUS-berekening export is te vinden in de bijlage 6.

4. Conclusie

Voor de aanleg- (oktober 2027 t/m september 2029) en gebruiksfase (2030) van de HOV-Noordwijk-Schiphol verbinding ter plaatse van Lisse en Nieuw-Vennep is de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden doorgerekend m.b.v. de AERIUS-Calculator. Hieruit is geconcludeerd dat de aanlegfase, indien aan de in tabel 2 weergeven mobiele voertuigen wordt gehouden, niet resulteert in een stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jr. Hierdoor zijn geen aanpassingen in het plan of een Wnb-vergunning noodzakelijk. Voor de gebruiksfase is ten aanzien van stikstof geen Wnb-vergunning noodzakelijk.

BIJLAGE 1



5.0	Verschoven toekomstige aansluiting N205	J. Pek	S. Duijnisveld	T. van der Brugge	14-08-2020
versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum

opdrachtgever
Provincie Noord-Holland

project
HOV Schiphol-Noordwijk
HOV Tracé Lisserbroek

omschrijving
PROJECTOVERZICHT VO WEGEN+LUCHTFOTO

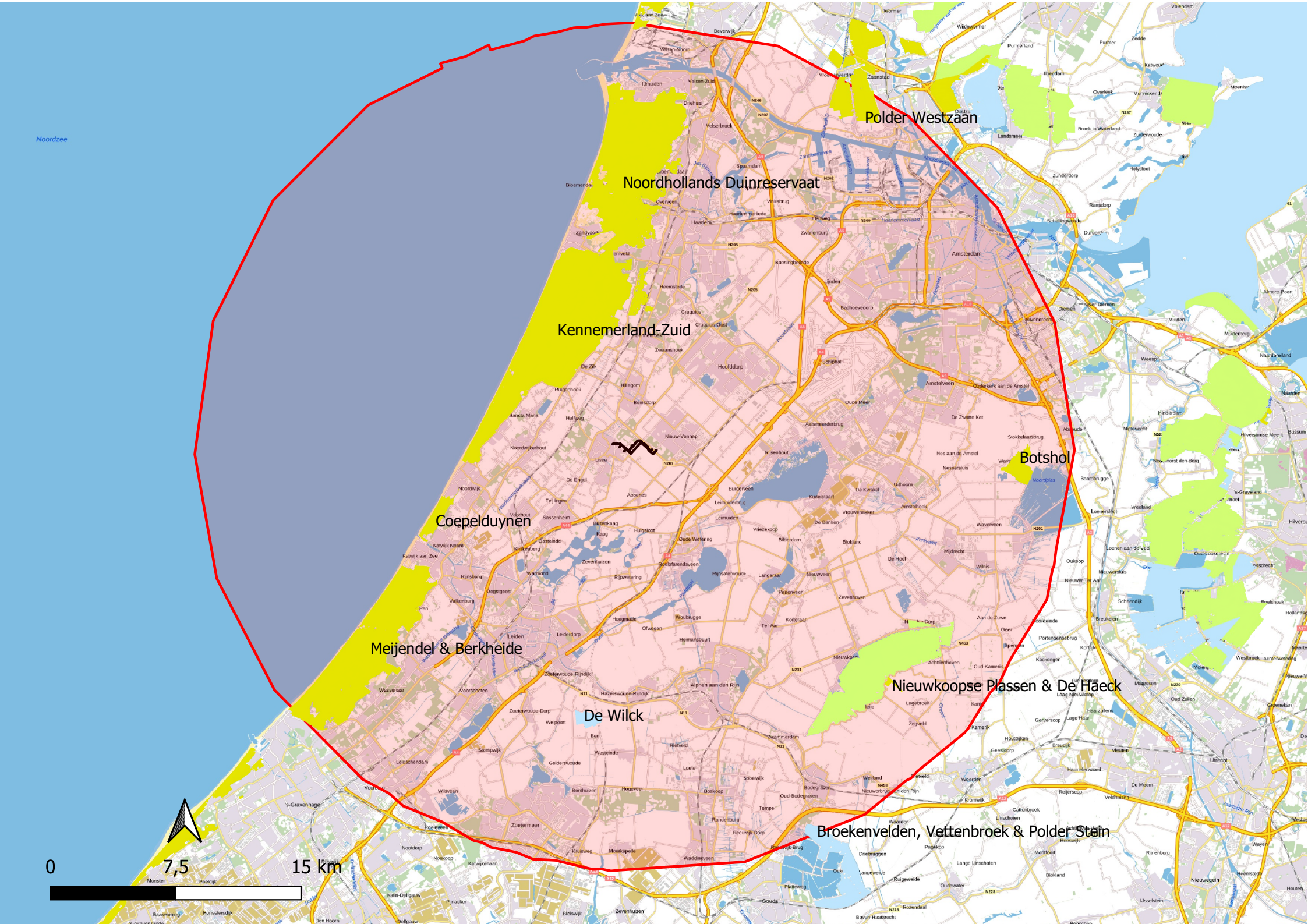
Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: IN BEWERKING
documentversie: 5.0

formaat	schaal	fase	blad nr.	van
A1x7	1:2000	VO	1	9

projectnummer / identificatiecode
BHS788-RHD-WE-VO-DR-N-0031

BIJLAGE 2


Noordzee
Polder Westzaan
Noordhollands Duinreservaat
Kennemerland-Zuid
Botshol
Coepelduynen
Meijendel & Berkheide
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
De Wilck
Broekenvelden, Vettenbroek & Polder Stein
0
7,5
15 km

BIJLAGE 3

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.

- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2028
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2028

Berekening

AERIUS kenmerk	S3Vqdc2KNynr
Datum berekening	29 juni 2023, 10:34
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2027 - Beoogd	2027	1,9 kg/j	44,1 kg/j

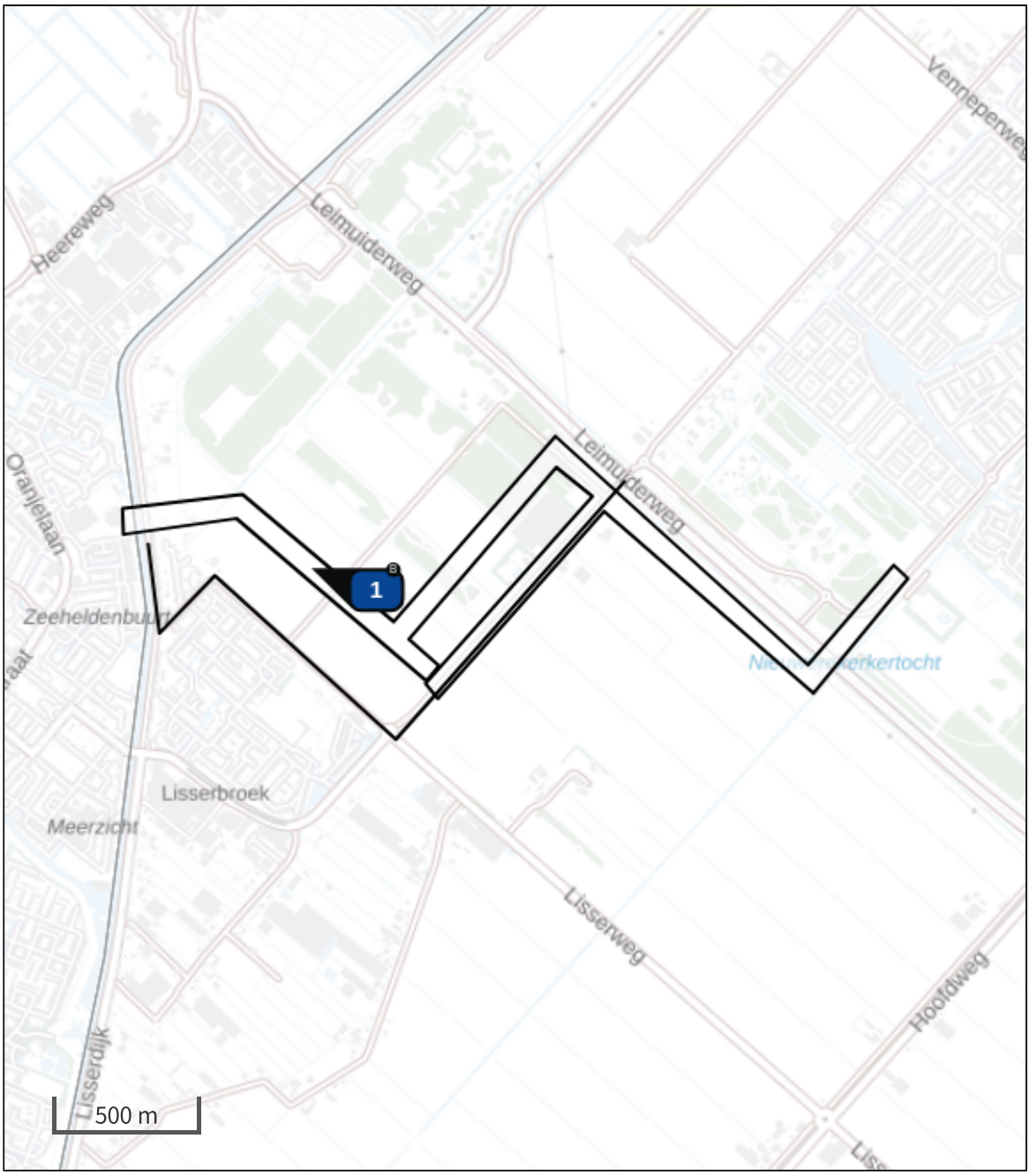
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2027 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2027 (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Mobiele werktuigen	1,9 kg/j	44,1 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2027" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2027, Rekenjaar 2027

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,0 m	NO_x	44,1 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	1,9 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	35,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	3718 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	550 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 4

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.

- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2027
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2027

Berekening

AERIUS kenmerk	Rpz4gdJ2GUNE
Datum berekening	29 juni 2023, 10:34
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2028 - Beoogd	2028	7,5 kg/j	176,5 kg/j

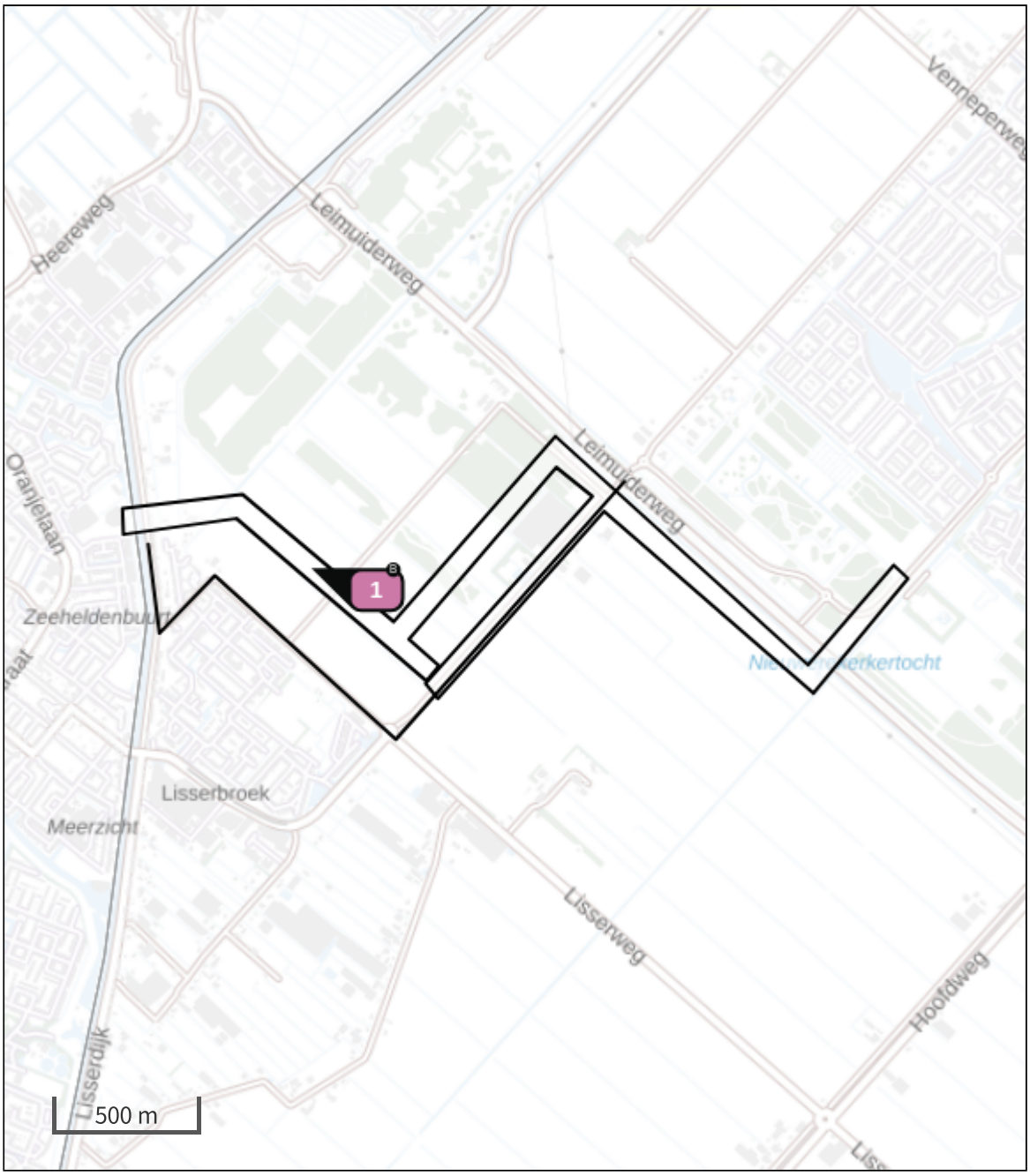
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2028 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2028 (Beoogd), rekenjaar 2028

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Mobiele werktuigen	7,5 kg/j	176,5 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2028" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2028, Rekenjaar 2028

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO_x	176,5 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	NH_3	7,5 kg/j
Oppervlakte	35,27 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Hydr. graafmachine (8 - 10t)	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	86 l/j	12 u/j	5 l/j	NO_x NH_3	0,6 kg/j 20,6 g/j
Hydr. graafmachine rups (25t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	283 l/j	18 u/j	17 l/j	NO_x NH_3	1,6 kg/j 67,9 g/j
Wiellader (1500 l)	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	6348 l/j	794 u/j	381 l/j	NO_x NH_3	38,2 kg/j 1,5 kg/j
Tractor	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2889 l/j	233 u/j	173 l/j	NO_x NH_3	16,9 kg/j 0,7 kg/j
Trilwals (bediend)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2889 l/j	233 u/j	173 l/j	NO_x NH_3	16,9 kg/j 0,7 kg/j
Trilblok (40VM)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	5319 l/j	196 u/j	319 l/j	NO_x NH_3	29,8 kg/j 1,3 kg/j
Trilblok (2316VM)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3842 l/j	278 u/j	238 l/j	NO_x NH_3	18,7 kg/j 0,9 kg/j
Vrachtauto (34t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	117 l/j	4 u/j	7 l/j	NO_x NH_3	0,7 kg/j 28,1 g/j
Asfalt set C	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	6910 l/j	213 u/j	415 l/j	NO_x NH_3	38,2 kg/j 1,7 kg/j
Asfalt set B	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1272 l/j	47 u/j	76 l/j	NO_x NH_3	7,3 kg/j 0,3 kg/j
Veeg-/Zuigauto	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	20 l/j	2 u/j	1 l/j	NO_x NH_3	0,2 kg/j 4,8 g/j
Mobiele kraan (100t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	194 l/j	8 u/j	12 l/j	NO_x NH_3	0,9 kg/j 46,6 g/j
Kraanponton	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1166 l/j	48 u/j	70 l/j	NO_x	6,5 kg/j

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
					NH_3	0,3 kg/j

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	14871 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	2200 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 5

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.

- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2029
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2029

Berekening

AERIUS kenmerk	S5yYDkPH1iWe
Datum berekening	29 juni 2023, 10:36
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2029 - Beoogd	2029	5,6 kg/j	132,4 kg/j

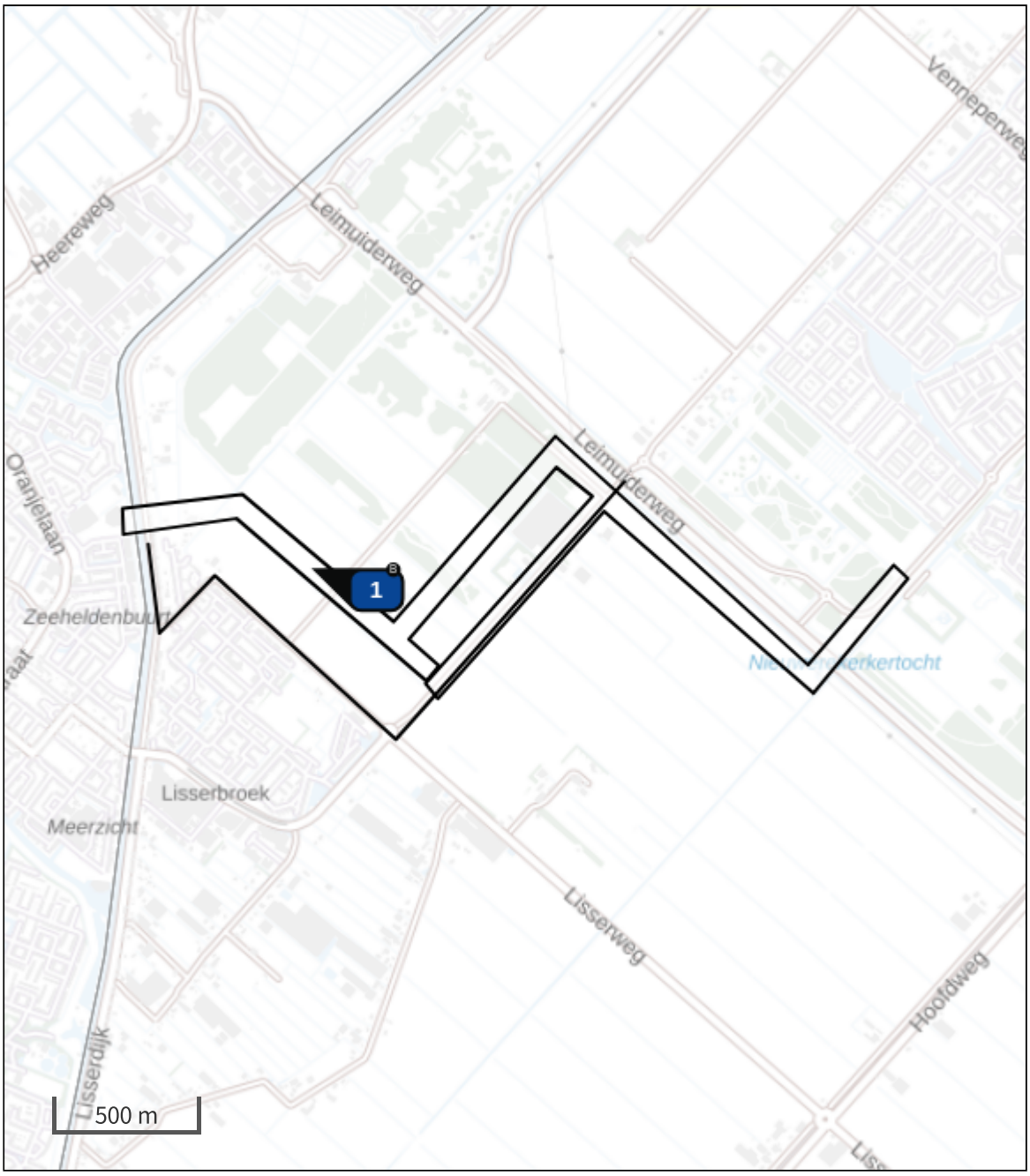
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2029 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2029 (Beoogd), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Mobiele werktuigen	5,6 kg/j	132,4 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2029" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2029, Rekenjaar 2029

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,0 m	NO_x	132,4 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	5,6 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	35,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	11154 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	1650 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 6

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.

- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse - Nieuw Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2030
Toelichting	Aerius berekeningen gebruiksfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2030

Berekening

AERIUS kenmerk	RQePSTM8svfX
Datum berekening	30 mei 2023, 11:10
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruiksfase HOV-NS - Beoogd	2030	0,7 kg/j	144,0 kg/j

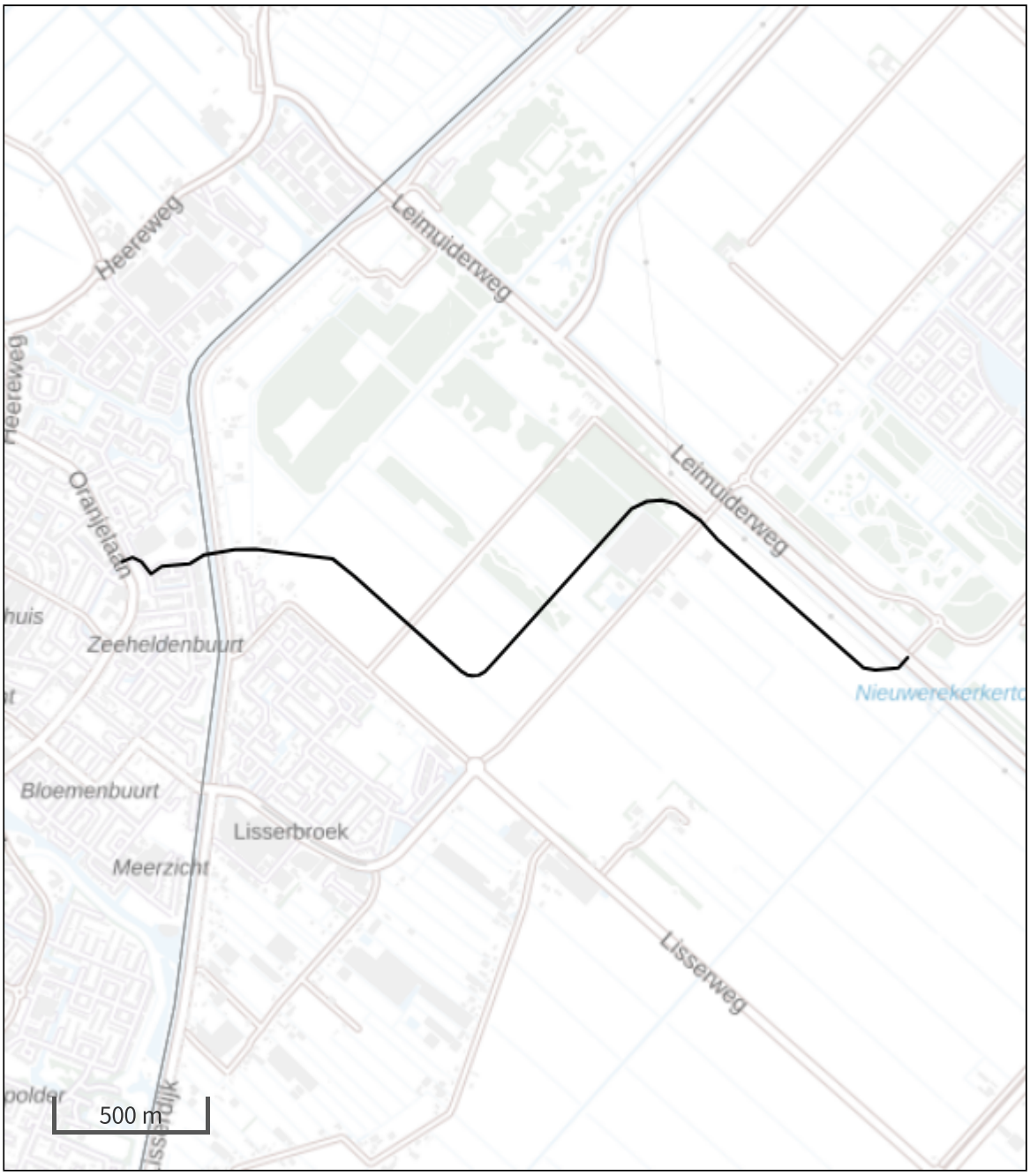
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruiksfase HOV-NS - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Gebruiksfase HOV-NS (Beoogd), rekenjaar 2030

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	0,7 kg/j	144,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase HOV-NS" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-

Gebruiksfase HOV-NS, Rekenjaar 2030

1 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	HOV busbaan Hoofddorp				NO_x	144,0 kg/j
Locatie	X:100222,73 Y:475067,62	Type scherm	-	-	NO_2	19,9 kg/j
Lengte	3.280,18 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,7 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	80 km/uur	160,0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230405_989cfb3815
Database versie	2022.1_989cfb3815

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten

Onderzoek Conflictperiode

Rapportage

Projectnummer: GPR11092

Onderzoeksgebied: HOV Noordwijk-Schiphol,
tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek

T&A Survey Bodemonderzoek BV
Dynamostraat 48
1014 BK Amsterdam
020-6651368
info@ta-survey.nl

www.ta-survey.nl

Projectnummer: GPR11092
Datum: 29-03-2024

Betreft:
Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten (Onderzoek Conflictperiode) ter plaatse van het project 'HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek '

Opdrachtgever:
Royal HaskoningDHV
T.a.v. Thad van der Bruggen
Postbus: Postbus 94241
Postcode: 1090GE Amsterdam
Adres: Contactweg 47, 1014AN Amsterdam
G: +31 6 52 36 27 07
E: thad.van.der.bruggen@rhdhv.com
I: www.royalhaskoningdhv.com

T&A Survey - projectleider:
Drs. Maurice de Cock
Tel: 020 6651368
E-mail: decock@ta-survey.nl

Voor akkoord:

Mark van der Gulik
Afdelingsmanager

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting en leeswijzer 4

1 Het onderzoek 7
1.1 Aanleiding van het Vooronderzoek 7
1.2 Projectdoel 7
1.3 Opzet van het onderzoek 7

2 Het onderzoeksgebied 8
2.1 Begrenzing onderzoeksgebied en bufferzone 8
2.2 Informatie van opdrachtgever 10
2.3 Reeds uitgevoerde onderzoeken 10

3 Fase 1: Inventariseren van bronnenmateriaal 12
3.1 Literatuurstudie 14
3.2 Archiefonderzoek 18
3.2.1 Gemeentearchief 19
3.2.2 Provinciaal archief 22
3.2.3 Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie 25
3.2.4 Nederlands Instituut voor Militaire Historie 27
3.2.5 Nationaal Archief Den Haag 36
3.2.6 Semistatische archiefdiensten van Ministerie Defensie te Rijswijk 40
3.2.7 Archief van de EOD 41
3.2.8 Historische verenigingen en heemkundekringen 43
3.2.9 Kadaster Zwolle 44
3.2.10 Overige Nederlandse archieven 47
3.2.10.1 Nationaal Brandweer Documentatie Centrum (Brandweerarchief) 47
3.2.11 Getuigenverklaringen 48
3.2.12 Buitenlandse archieven 49
3.2.12.1 The National Archives te Londen 49
3.2.12.2 Library and Archives Canada 52
3.2.12.3 The National Archives and Records Administration te College Park 53
3.2.12.4 Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg 54
3.2.12.5 Wardocs (Hans Nauta) 57
3.2.12.6 Service Historique de la Défense, Château de Vincennes (Frankrijk) 59
3.2.13 Informatie van internet 60
3.3 Luchtfoto-interpretatie 62

4 Fase 2: Analyse bronnenmateriaal 65

5 Conclusies en Aanbevelingen 66

6 T&A en kwaliteit 67

Bijlage 1: Bodembelastingkaart OO Conflictperiode met onderzoeksgebied.....68

Bijlage 2: Toelichting gebruik tabellen - in bijlage 3 69

Bijlage 3: Chronologische gebeurtenissenlijst 71

Bijlage 4: Gebeurtenissenkaart.....72

Bijlage 5: Onderzoeksopzet, methodiek, uitvoerenden en uitgesloten bronnen.....73

Bijlage 6: Algemene evaluatie van de risico's van explosieven 82

Bijlage 7: Wetgeving en subsidiemogelijkheden voor explosievenonderzoek 85

Bijlage 8: Termen, begrippen en afkortingen behorende bij het CS-VROO 88

Bijlage 9: Distributielijst 90

MANAGEMENTSAMENVATTING EN LEESWIJZER

Ter plaatse van project HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse en Haarlemmermeer, gaan grondroerende werkzaamheden uitgevoerd worden. Aangezien eventueel aanwezige ontplofbare oorlogsresten (verder "explosieven" en "OO") een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied onderzocht wordt. In verband daarmee is onderhavig Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten (verder "Vooronderzoek") uitgevoerd.

Opzet van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen van het Certificatieschema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" versie 2023-01 ("CS-VROO") dat op 1 november 2023 van kracht is geworden. Tevens zijn de meest recente inzichten ten tijde van de uitvoering van het onderzoek in acht genomen zijn. Daarmee voldoet het tevens aan de richtlijnen zoals opgenomen in het voormalige WerkveldSpecifiek CertificatieSchema Opsporen Conventionele Explosieven ("WSCS-OCE")[1].

Volgens het CS-VROO valt een Vooronderzoek OO uiteen in twee onderdelen, namelijk het Onderzoek Conflictperiode en het Onderzoek na-Conflictperiode. Beiden onderdelen vormen tezamen een Vooronderzoek Compleet en kunnen afzonderlijk en in willekeurige volgorde uitgevoerd worden. Onderhavige rapportage betreft een Onderzoek Conflictperiode. Dat wil niet zeggen dat naoorlogse ontwikkelingen geheel buiten beschouwing zijn gelaten, echter er is slechts oppervlakkig naar gekeken. Alleen indien de naoorlogse ontwikkelingen op basis van deze beperkte informatie eenduidig tot een andere conclusie leiden, zijn ze meegenomen in de analyse, conclusies en afbakening.

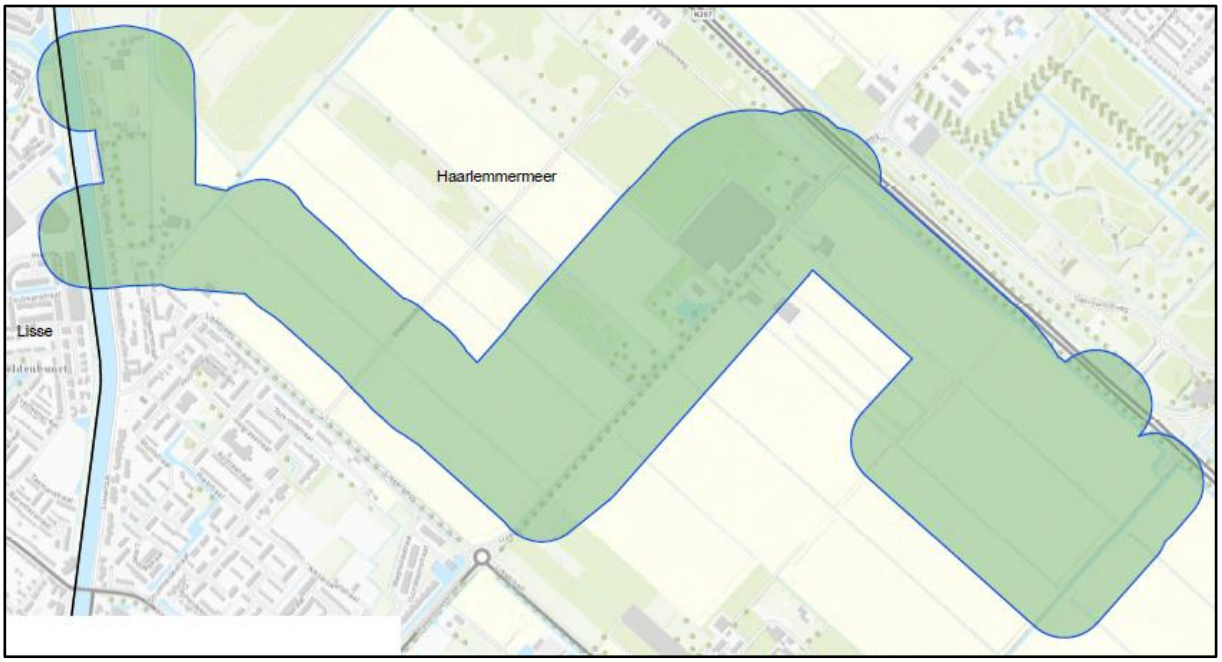
In bijlage 5 zijn de onderzoeksopzet, de gebruikte methodiek en de uitgesloten bronnen omschreven. Tevens is daar vermeld welke deskundigen bij het onderzoek betrokken waren en op welke wijze.

Conclusies en aanbevelingen van het onderzoek

De analyse van het bronnenmateriaal uit de inventarisatie heeft tot de conclusie geleid dat er geen explosieven (meer) in het onderzoeksgebied te verwachten zijn. Het onderzoeksgebied is daarmee onverdacht gebied.

Op de volgende pagina is een uitsnede van de Bodembelastingkaart OO Compleet weergegeven. In bijlage 1 is de kaart in hoge resolutie terug te vinden.

[1] Per 1 januari 2021 is het WSCS-OCE vervangen door het CS-OOO ("Certificatieschema voor het Opsporen van Ontplofbare Oorlogsresten"). Daarin zijn geen richtlijnen t.a.v. Vooronderzoeken naar explosieven opgenomen. Daarvoor in de plaats is er het certificatieschema CS-VROO ("Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten") gekomen, waarin richtlijnen voor de uitvoering van Vooronderzoeken naar de aanwezigheid van explosieven uiteengezet zijn.



Uitsnede uit bijlage 1 (Bodembelastingkaart OO Conflictperiode). De blauwe contour geeft de grens van het onderzoeksgebied weer, groen geeft aan dat het gebied onverdacht is.

Aanbevelingen

Grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied kunnen op reguliere wijze worden uitgevoerd.

Opgemerkt dient te worden dat indien er tijdens de geplande werkzaamheden onverhoopt toch explosieven worden aangetroffen dit een contra-indicatie betreft waardoor de uitgangspunten mogelijk lokaal dienen te worden bijgesteld.

Leeswijzer

In onderhavige rapportage is informatie op de volgende plekken terug te vinden:

Achtergrond van het onderzoek

In hoofdstuk 1 zijn achtergrond en het projectdoel van het onderzoek omschreven.

Onderzoeksgebied

In hoofdstuk 2 is het onderzoeksgebied omschreven. Hiertoe behoren een omschrijving en een weergave ervan in een kleine topografische kaart. In bijlage 1 is een topografische kaart met het onderzoeksgebied weergegeven in hoge resolutie.

Aanbevelingen

De aanbevelingen op basis van het onderzoek zijn verwoord in bovenstaande managementsamenvatting en in hoofdstuk 5.

Conclusies

De conclusies van het onderzoek zijn verwoord in bovenstaande managementsamenvatting en weergegeven in de Bodembelastingkaart OO in bijlage 1, waarbij de groene kleur het onverdachte gebied voorstelt. Tevens is per gevonden gebeurtenis/oorlogshandeling de conclusie in de tabellen in bijlage 3 vermeld.

Gevonden bronnenmateriaal en analyse

Het gevonden relevante bronnenmateriaal, waarop de conclusies zijn gebaseerd, is in tabellen in bijlage 3 weergegeven. Per gebeurtenis/oorlogshandeling is daarbij een analyse verwoord met bijbehorende conclusies.

Geraadpleegde bronnen

De geraadpleegde bronnen zijn in hoofdstuk 3 vermeld. Hierbij is van elke bron een omschrijving weergegeven, de betrouwbaarheid ervan en zijn de geraadpleegde stukken vermeld. Indien er relevante informatie is aangetroffen, is die in de gebeurtenissenlijst in bijlage 3 uitgewerkt.

1 HET ONDERZOEK

Royal HaskoningDHV ("opdrachtgever") heeft T&A Survey ("T&A") op 7 maart 2024 schriftelijk opdracht verleend voor het uitvoeren van het Vooronderzoek naar de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten (verder "explosieven" en "OO") ter plaatse van het project 'HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek'.

1.1 AANLEIDING VAN HET VOORONDERZOEK

Ter plaatse van project HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse en Haarlemmermeer, gaan werkzaamheden uitgevoerd worden. In het kader van deze werkzaamheden dient er een Vooronderzoek naar de aanwezigheid van explosieven te worden uitgevoerd. De opdrachtgever wil inzicht verkrijgen in de mogelijke aanwezigheid van explosieven.

Het mogelijk voorkomen van explosieven in de ondergrond houdt over het algemeen in Nederland verband met oorlogshandelingen gedurende de Tweede Wereldoorlog (verder "WOII"). Voorbeelden zijn bombardementen, gevechten (meidagen 1940, bevrijding 1944-1945), verdedigingswerken (mijnenvelden) en dumpingen (achterlaten van munitie bij overgave of terugtrekking). Aangezien eventueel aanwezige explosieven een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied onderzocht wordt.

1.2 PROJECTDOEL

Volgens het CS-VROO valt een Vooronderzoek OO uiteen in twee onderdelen, namelijk het Onderzoek Conflictperiode en het Onderzoek na-Conflictperiode. Beiden onderdelen vormen tezamen een Vooronderzoek Compleet en kunnen afzonderlijk en in willekeurige volgorde uitgevoerd worden. Onderhavige rapportage betreft een Onderzoek Conflictperiode. Dat wil niet zeggen dat naoorlogse ontwikkelingen geheel buiten beschouwing zijn gelaten, echter er is slechts oppervlakkig naar gekeken. Alleen indien de naoorlogse ontwikkelingen op basis van deze beperkte informatie eenduidig tot een andere conclusie leiden, zijn ze meegenomen in de analyse, conclusies en afbakening.

Het Vooronderzoek heeft tot doel om te beoordelen of er in het onderzoeksgebied sprake is van aanwijzingen van de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten, en indien deze aanwijzingen er zijn, om het verdachte gebied af te bakenen. Dit gebeurt op basis van verzameld en geanalyseerd (historisch) bronnenmateriaal.

1.3 OPZET VAN HET ONDERZOEK

Het onderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen van het Certificatieschema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" versie 2023-01 ("CS-VROO") dat op 1 november 2023 van kracht is geworden. Tevens zijn de meest recente inzichten ten tijde van de uitvoering van het onderzoek in acht genomen zijn. Daarmee voldoet het tevens aan de richtlijnen zoals opgenomen in het voormalige WerkveldSpecifiek CertificatieSchema Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE).

In bijlage 5 zijn de onderzoeksopzet, de gebruikte methodiek en de uitgesloten bronnen omschreven en de deskundigen, die het onderzoek hebben uitgevoerd, vermeld.

2 HET ONDERZOEKSGEBIED

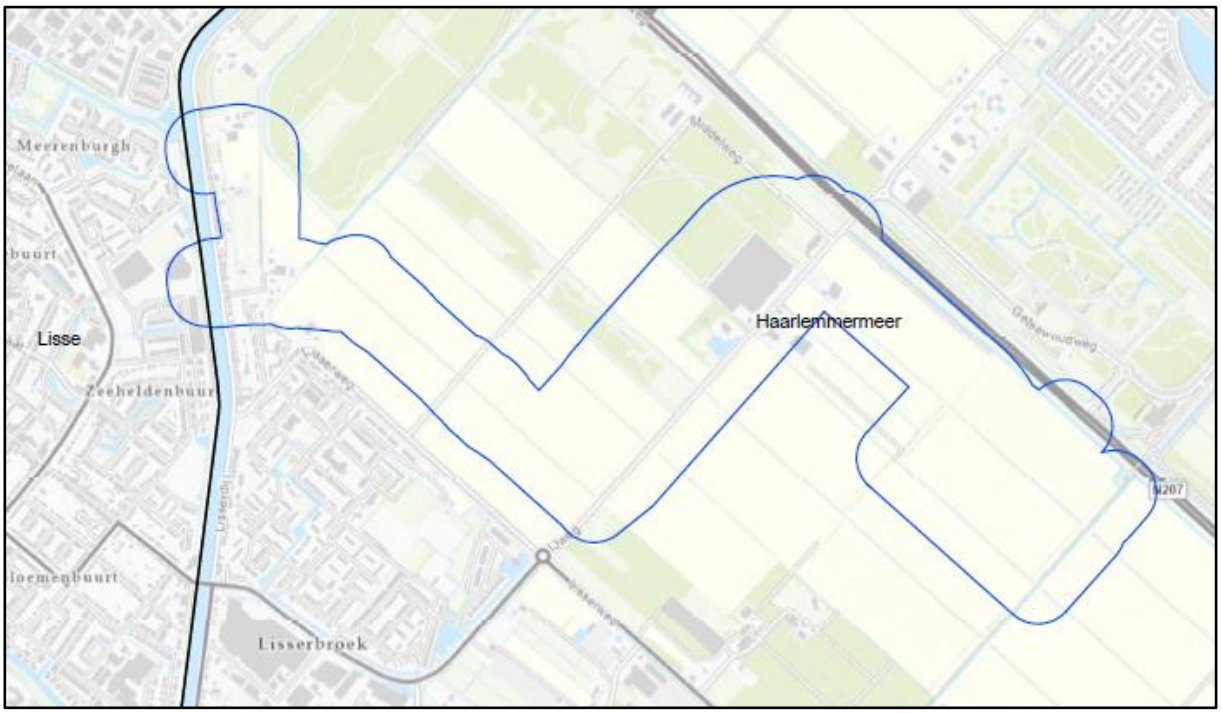
2.1 BEGRENZING ONDERZOEKSGEBIED EN BUFFERZONE

Geografische ligging en grootte onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied betreft het werkgebied van de opdrachtgever plus een zone van 100 meter er omheen. Het onderzoeksgebied betreft een tracé, grotendeels door de weilanden, tussen Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse en Haarlemmermeer.

Voor de gemeente Haarlemmermeer is er een gemeentebreed vooronderzoek beschikbaar (T&A Survey, kenmerk GPR5887, versie 10, d.d. 13 december 2022). Voor het deel van het onderzoeksgebied dat binnen deze gemeente valt zijn de resultaten van het gemeentebrede vooronderzoek overgenomen. Deze zijn verwerkt in de bodembelastingkaart van bijlage 1.

Het onderzoeksgebied is inclusief een 10 meter-zone waarbinnen de door werkzaamheden veroorzaakte trillingen effect kunnen hebben op trillingsgevoelige ontstekers van afwerp-munitie. Zie nadere toelichting "invloed van trillingen op explosieven" in hoofdstuk 7).



Figuur 2.1-I. Overzichtskaart van het onderzoeksgebied (in blauwe contour weergegeven).

Bodemopbouw

Voor gegevens over de bodemopbouw is de informatie van opdrachtgever gebruikt.

De bodem in het onderzoeksgebied bestaat in het midden en westen voornamelijk uit klei en in het oosten uit zand.

Bufferzone om onderzoeksgebied
Ten behoeve van het Onderzoek Conflictperiode zijn niet alleen de oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied geïnventariseerd en geanalyseerd, maar ook dergelijke handelingen die buiten onderzoeksgebied plaatsvonden, maar wel van invloed geweest kunnen zijn op de conclusies. Hierbij zijn de onderstaande (minimale) afstanden gehanteerd:

- 100 meter wordt gehanteerd voor verdedigingswerken (loopgraven, schutterputten, bunkers, (wapenop)stellingen, mijnenvelden, etc.). Dergelijke indicaties kunnen aanleiding zijn explosieven te verwachten binnen korte afstand van de structuur, in de regel tot op maximaal 25 meter. Zelfs met een foutenmarge voor het kunnen plaatsen van de structuur zal dit nooit meer dan circa 50 meter bedragen, waardoor een bufferzone van 100 meter in deze ruimschoots volstaat. NB: Dergelijke structuren kunnen ook aanwijzingen zijn voor overige oorlogshandelingen zoals bombardementen en artilleriebeschietingen. Indien daar sprake van is, wordt de straal voor die betreffende oorlogshandeling gehanteerd en dus een grotere bufferzone dan 100 meter gebruikt.

- 250 meter wordt gehanteerd voor bombardementen, artilleriebeschietingen, raketaanvallen, crashes van vliegtuigen, vernielingen en geruimde explosieven (MMOD en EOD) voor (delen van) locaties die bebouwd waren ten tijde van de betreffende oorlogshandeling. Reden hiervoor is dat bij bebouwde locaties dergelijke meldingen een vrij grote mate van nauwkeurigheid hebben en in de regel de maximale afbakening van een eventueel verdacht gebied beperkt is tot 181 meter vanaf de oorlogshandeling (bij een bombardement met pin point target).

- 500 meter wordt gehanteerd voor dezelfde oorlogshandelingen als hierboven vermeld, maar voor delen buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is de kans namelijk groter dat eventuele inslagen niet gemeld zijn, bijvoorbeeld omdat alleen de inslagen nabij huizen en wegen vermeld worden, maar niet die in de velden. Zie tevens het laatste punt in deze opsomming.

- 1.500 meter wordt gehanteerd bij ontplofte munitiedepots/treinen, springputten en bij meldingen van doelwitten van bombardementen van de RAF waarbij een coördinaat is gebruikt (wegens beperkte nauwkeurigheid daarvan). Voor de ontplofte munitiedepots/treinen en springputten geldt, dat de spreiding van weggeslingerde explosieven regelmatig in de orde van 900 meter of iets meer plaatsvond, maar niet meer dan circa 1.100 meter. Voor de coördinaten van de RAF geldt dat ze meestal een gebied van een kilometer bij een kilometer representeren. Voor al deze situaties geldt dat een bufferzone van 1.500 meter ruim genoeg is om relevante meldingen aan te treffen.

- Voor alle bovenstaande punten geldt tevens, dat als een bron melding maakt van een oorlogshandeling zonder (nauwkeurige) locatie, maar redelijkerwijs verwacht kan worden dat de locatie in het onderzoeksgebied of binnen de bufferzone geweest kan zijn, deze in de inventarisatie opgenomen wordt. Ook als uit aanvullende informatie wel een nauwkeurige locatie te achterhalen blijkt en de handeling buiten de bufferzone plaatsvond. Hiertoe behoren o.a. meldingen van het Verliesregister, waarbij locaties van de neergekomen vliegtuigen vaak niet nauwkeuriger zijn vermeld dan een nabijgelegen dorp of stad. Ook bij bijvoorbeeld schade door bominslagen, zonder melding van de locatie van de bominslag wordt de melding opgenomen in de inventarisatie.

2.2 INFORMATIE VAN OPDRACHTGEVER

Opdrachtgever heeft onderstaande informatie geleverd aan T&A.

Kaartmateriaal
Opdrachtgever heeft T&A een digitale topografische kaart met RD-coördinaten ter beschikking gesteld. Hierop staat het onderzoeksgebied aangegeven.

Aanwezige informatie over de bodemgesteldheid
Opdrachtgever heeft de informatie beschikbaar gesteld over de bodemopbouw in het onderzoeksgebied, namelijk middels de volgende relevante bronnen:

- Bureaustudie geotechniek HOV Noordwijk-Schiphol, Royal HaskoningDHV, kenmerk BH5788-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0022, 6 juli 2021
- RAPPORT HOV Noordwijk-Schiphol, tracédeel tussen Nieuw Vennep en Lisse, Vooronderzoek bodem, Royal HaskoningDHV, kenmerk BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0021, d.d. 10 november 2023

In §2.1 is deze informatie verwerkt.

Naoorlogse werkzaamheden
Opdrachtgever heeft informatie beschikbaar gesteld over naoorlogse werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied.

2.3 REEDS UITGEVOERDE ONDERZOEKEN

In onderstaande tabel is aangegeven bij welke instanties navraag gedaan is of er in het verleden reeds onderzoek uitgevoerd is naar de aanwezigheid van explosieven in het onderzoeksgebied. In de kolom "bronverwijzing" staat de afkorting die in de chronologische gebeurtenissenlijst in bijlage 3 gebruikt is om naar het betreffende rapport te verwijzen. Opgemerkt wordt dat de reeds eerder door T&A uitgevoerde Vooronderzoeken niet vermeld worden in onderstaande tabel, maar wel gebruikt zijn bij de uitvoering van onderhavig onderzoek. Door T&A uitgevoerde opsporingsonderzoeken zijn wel vermeld.

Opdrachtgever – dhr. T. van der Bruggen per e-mail d.d. 07-03-2024	**Bronverwijzing**
Geen onderzoeken derden geleverd.	N.v.t.
Gemeente Haarlemmermeer	
Historisch Vooronderzoek Explosieven Gemeentebreed historisch vooronderzoek CE Haarlemmermeer uitgezonderd Schiphol, T&A Survey, kenmerk GPR5887, versie 10, d.d. 13 december 2022	T&A Survey GPR5887
Gemeente Lisse – Rene Knaap per e-mail d.d. 28-03-2024	
Geen rapporten derden geleverd.	N.v.t.
ProRail	
Geen infrastructuur van ProRail zichtbaar in het onderzoeksgebied.	N.v.t.
Rijkswaterstaat	
Geen infrastructuur van RWS zichtbaar in het onderzoeksgebied.	N.v.t.
Provincie	
Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven ter plaatse van de Ringvaart van de Haarlemmermeer, T&A Survey, kenmerk GPR1704, d.d. 14 februari 2011	T&A Survey GPR1704
Hoogheemraadschap van Rijnland	
Geen rapporten derden geleverd.	N.v.t.
Via VEO Bommenkaart	
Geen rapporten van derden vermeld die overlap hebben met het onderzoeksgebied.	N.v.t.

T&A heeft de genoemde rapportage(s) doorgenomen op relevante informatie van betrouwbare bronnen. Indien er informatie in stond die niet reeds achterhaald was tijdens de door T&A uitgevoerde inventarisatie, is de achterliggende oorspronkelijke bron geraadpleegd. Waar het niet mogelijk bleek de oorspronkelijke bron te raadplegen, of het rapport als oorspronkelijk bron gezien moet worden (bijvoorbeeld bij een Proces-Verbaal van Oplevering van een opsporingsonderzoek) is de informatie uit het rapport overgenomen en wordt daar naar verwezen in bijlage 3.

3 FASE 1: INVENTARISEREN VAN BRONNENMATERIAAL

Het bronnenmateriaal (literatuur, archiefstukken etc.) wordt bestudeerd op relevante feiten en aanwijzingen die onder meer worden gebruikt voor een goede keuze uit de beschikbare luchtfoto's. Alle betrouwbare bronnen met toegevoegde waarde zijn van belang voor verdere analyse, conclusies en afbakening van (on)verdachte gebieden. In de volgende paragrafen is een overzicht gegeven van de diverse bronnen, die geraadpleegd (kunnen) worden voor een Vooronderzoek. Per paragraaf is de betreffende bron omschreven, met daarin:

- Algemene informatie van de bronnen met een vermelding in hoeverre de bron verplicht of aanvullend is conform het CS-VROO;
- Een toelichting op de betrouwbaarheid van de bron;
- Een overzicht van wat voor onderhavig onderzoek is geraadpleegd, met nadere vermelding van de inventarissen, toegangsnummers e.d. op basis waarvan de bronnen herleidbaar zijn;
- Indien een bron niet is geraadpleegd, of er zijn leemtes in kennis, dan staat dit vermeld;
- De aangetroffen relevante gebeurtenissen zijn niet uitgewerkt in betreffende paragraaf, maar in één chronologisch gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

Betrouwbaarheid van de bronnen

Conform de richtlijnen in het CS-VROO dient gerapporteerd te worden hoe de betrouwbaarheid van de gebruikte bronnen is ingeschat. De standaard richtlijnen bij T&A staan vermeld per soort bron in de betreffende paragraaf in onderhavig hoofdstuk. Waar in de rapportage afgeweken wordt van deze interne richtlijn, zal dit in de rapportage vermeld en onderbouwd zijn bij de analyse van het bronnenmateriaal in bijlage 3. Tevens geldt dat gebeurtenissen uit bronnen die T&A betrouwbaar acht, geen bevestiging van een tweede bron nodig hebben ter bevestiging van de gebeurtenis. In de regel zal T&A wel - waar mogelijk - een tweede bron raadplegen, omdat dit kan leiden tot een betere afbakening van een verdacht gebied.

Uitwerking van de bronnen

Op basis van de geraadpleegde bronnen is in bijlage 3 een chronologische gebeurtenissenlijst opgesteld van de relevante gebeurtenissen in (de omgeving van) het onderzoeksgebied gedurende en na WOII. In de betreffende tabel is elke gebeurtenis voorzien van een uniek markeringsnummer en de bronverwijzing. De kolom 'markering' verwijst naar het markeringsnummer, de kolom 'archief' naar het archief waar de informatie vandaan komt, terwijl de kolom 'bronverwijzing' verwijst naar de herkomst van de informatie binnen het gegeven archief.

Markeringsnummers

Elke relevante gebeurtenis is voorzien van een markeringsnummer dat is weergegeven in de overzichtstabel in bijlage 3 en in de gebeurtenissenkaart in bijlage 4.

De toevoeging 'indicatief' bij het markeringsnummer geeft weer dat de melding niet nauwkeurig geplaatst kan worden en dus indicatief in de gebeurtenissenkaart is ingetekend. Een indicatief markeringsnummer kan ook als tekstvlak in de kaart staan. Geen toevoeging geeft aan dat de melding (redelijk) nauwkeurig ingetekend kon worden.

In sommige gevallen blijkt dat een melding zich buiten het onderzoeksgebied bevindt, maar dat één of meerdere bronnen impliceren dat de gebeurtenis wel degelijk in of nabij het onderzoeksgebied plaatsgevonden had of kon hebben. Deze meldingen staan wel in de tabel in bijlage 3, inclusief analyse, maar niet in kaartbijlage 4.

3.1 LITERATUURSTUDIE

De eerste – conform het CS-VROO verplichte - stap in een Vooronderzoek is in de regel het raadplegen van de literatuur.

Onderzoek Conflictperiode

Middels de literatuurstudie is een beeld te verkrijgen van algemene oorlogshandelingen in een gebied, meestal met data van deze gebeurtenissen en soms met zeer relevante details die niet in andere bronnen te vinden zijn. Deze studie levert zodoende een overzicht op van gebeurtenissen op basis waarvan gericht gezocht kan worden in diverse nationale en internationale archiefinstellingen.

Onderzoek na-Conflictperiode

Een literatuurstudie voor een onderzoek na-Conflictperiode levert in de regel weinig relevante informatie op. In tegenstelling tot verhalen over oorlogshandelingen, spreken uiteenzettingen over naoorlogs grondroering niet erg tot de verbeelding. Neemt niet weg dat literatuur enerzijds kan helpen bij het vormen van het totaalbeeld van wat ergens sinds WOII gebeurd is en anderzijds zijn voor sommige zaken zeer fanatieke onderzoekers, die boeken hebben geschreven op basis van uitvoerig onderzoek in archiefstukken en het veld. Zo zijn er velen die onderzoek doen naar bunkers en in kaart brengen of ze nog aanwezig zijn en hoe ze zijn verwijderd indien dat niet zo is. Ook zijn er boeken over bijvoorbeeld de deltawerken, spoorwegen en stations, etc. Degelijke werken kunnen zeer nuttig blijken voor het in kaart brengen van de ontwikkelingen van een locatie sinds WOII. Soms levert het zeer relevante details op, die niet in andere bronnen te vinden zijn. Tevens kan het verwijzingen opleveren, op basis waarvan gericht gezocht kan worden in diverse nationale en internationale archiefinstellingen.

Voor de literatuurstudie bestaat een aantal standaardwerken dat (soms verplicht conform het CS-VROO) geraadpleegd wordt, aangevuld met regionale en plaatselijke literatuur. Deze literatuur is deels in bezit van T&A en wordt aangevuld met literatuur uit de Koninklijke Bibliotheek ("KB"), het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie ("NIOD"), het gemeentearchief en/of plaatselijke bibliotheken en historische verenigingen.

Betrouwbaarheid van de bron

Literatuur voor Vooronderzoek loopt in betrouwbaarheid uiteen van weinig betrouwbaar tot zeer betrouwbaar. Dit komt doordat boeken geschreven kunnen zijn door auteurs met zeer uiteenlopende achtergronden in opleiding, ervaring en motivatie voor het schrijven van het stuk en ook sterk uiteenlopende bronnen gebruikt kunnen hebben. T&A hanteert de volgende richtlijnen om de betrouwbaarheid in te schatten.

Primaire bron van een boek betreft archiefstukken

Voor sommige boeken is uitvoerig archiefonderzoek uitgevoerd en in de betere boeken zijn archiefstukken geciteerd of zijn afdrukken ervan opgenomen. In de regel zijn deze archiefstukken ook ingezien tijdens het archiefonderzoek, maar soms zijn ze niet te achterhalen (zoals de zogenaamde 'gele briefjes' waar in "het spoorwegbedrijf in oorlogstijd" van C. Huurman naar verwezen wordt). Indien T&A de primaire documenten heeft achterhaald, geldt voor de betrouwbaarheid de richtlijn zoals bij de betreffende archiefinstelling omschreven. Als dat niet mogelijk bleek, is beoordeeld wat de betrouwbaarheid is van de primaire bron en hoe deskundig de auteur van het boek is om dat juist te interpreteren en verwoorden in zijn werk. Voorbeelden van werken waarvoor veel archiefstukken zijn gebruikt, zijn het boek van Huurman en het veel gebruikte werk "En nooit was het stil" van G.J. Zwanenburg, dat gebruik heeft gemaakt van de operationele aanvalsgegevens van de RAF en USAAF en stukken uit diverse andere archiefinstellingen.

Geschiedenisboeken van (lokale) amateurs versus gerenommeerde geschiedkundigen

Een van de grote verschillen in betrouwbaarheid van literatuur wordt veroorzaakt door de achtergrond van de betreffende auteur. Boeken van gerenommeerde auteurs als V.E. Nierstrasz, L. de Jong, H. Amersfoort, E.H. Brongers en C. Klep worden als betrouwbaar gezien. Deze boeken zijn gebaseerd op uitvoerig onderzoek in archieven en naslagwerken, interviews met getuigen en een brede kennis van de gebeurtenissen in WOII.[2] De inhoud van boeken van amateurhistorici loopt echter sterk uiteen wat betreft de kwaliteit en betrouwbaarheid. De onderzoeken kunnen nogal summier zijn, bronverwijzingen ontbreken vaak en bij nadere bestudering blijken diverse aspecten van gebeurtenissen door elkaar gehaald. In de regel dienen dergelijke bronnen in de literatuur middels een andere bron bevestigd te worden.

[2] Hierbij moet wel altijd in ogenschouw genomen worden, wanneer de boeken geschreven zijn en wat de bronnen waren, zeker wat betreft de meidagen 1940. Door diverse auteurs zijn voor hun boeken over de meidagen verslagen van de Nederlandse officieren en troepen gebruikt (dit betreft de stukken uit collectie 409 van het NIMH). Hoewel de meesten ervan vlak na de strijd zijn geschreven, is er ook een aantal dat in de jaren na WOII pas geschreven is en daarmee minder nauwkeurig zal zijn. Bovendien zullen de verslagen van de Nederlandse troepen – bewust of onbewust – overdreven zijn in de gebeurtenissen. Dit blijkt uit zaken zoals meldingen van Duitse pantserwagens bij de Grebbeberg (die daar nooit geweest zijn in mei 1940) en uit tegenstrijdigheden die soms optreden tussen het verslag van een verantwoordelijke officier en dat van een soldaat die ook aanwezig was. Veel boeken die net na WOII geschreven zijn, hebben (soms sterk) de neiging de handelingen van het Nederlandse leger en de omvang en kracht van het Duitse leger te overdrijven. Neemt niet weg dat dit soort werken van gerenommeerde auteurs vaak de beste bronnen zijn voor oorlogshandelingen in mei 1940 en bij de bevrijdingsgevechten in 1944/1945.

Dagboeken uit WOII
Meldingen in dagboeken uit WOII worden in de regel als betrouwbaar voor een gebeurtenis gezien, maar niet voor de details omtrent de betreffende gebeurtenis. Hierbij moet rekening gehouden worden met de specifieke melding van het gebeurde, of de auteur van het dagboek dit zelf meemaakte of uit tweede hand vernam en de leeftijd en functie van de auteur. De opgeschreven eigen ervaringen zijn betrouwbaar, omdat ze kort na een gebeurtenis zijn genoteerd. Vaak bevatten ze ook details die in andere bronnen niet vermeld zouden worden. Anderzijds zijn omschreven gebeurtenissen in dagboeken in de regel vaak overdreven en zijn de auteurs vrijwel uitsluitend leken op het gebied van explosieven. Aantallen en soorten explosieven zullen daardoor middels een andere bron bevestigd moeten worden. Wat in dagboeken genoteerd is uit tweede hand is vaak matig betrouwbaar en dient middels tweede bron bevestigd te worden.

Het werk van Eversteijn
In de branche wordt regelmatig het werk "Bombardementen en verongelukte vliegtuigen in de periode 10 mei 1940 – 5 mei 1945" van T. Eversteijn gebruikt. Dit is een niet gepubliceerd werk uit 1990 met een update in 2011, zonder bronvermelding van de erin opgenomen oorlogshandelingen. Van een aantal gebeurtenissen is de achterliggende bron vrij goed te achterhalen. Dat betreffen bronnen, die T&A standaard raadpleegt, waardoor het werk van Eversteijn hier geen enkele toegevoegde waarde heeft m.b.t. deze meldingen. Sterker nog, enkele van die oorspronkelijke bronnen komen regelmatig met correcties en aanvullende informatie, die in Eversteijn dus ontbreken. Van andere meldingen is de bron onduidelijk en wordt de melding in de regel in andere literatuur of archiefstukken aangetroffen. Daarnaast geldt dat de versie van 1990 en 2011 soms sterk van elkaar wisselen, waaruit al blijkt dat er grote fouten en slordigheden in de versie van 1990 stonden. Er is geen reden aan te nemen dat de versie van 2011 veel beter is. Gevolg is dat het betreffende werk geen toegevoegde waarde heeft, omdat de melding soms gedateerd is, meestal middels de oorspronkelijke bron al geraadpleegd is voor het onderzoek en in andere gevallen onduidelijk is wat de oorspronkelijke bron was, waardoor de betrouwbaarheid sterk in twijfel getrokken moet worden. T&A raadpleegt deze bron daarom niet.

Overzichtslijst gebruikte literatuur - Conflictperiode
Voor de literatuurstudie zijn de onderstaande boeken geraadpleegd. In de kolom "bronverwijzing" staat de afkorting die in de gebeurtenissenlijst in bijlage 3 gebruikt is om naar het betreffende boek te verwijzen.

Auteur	Titel	Uitgegeven	Bronverwijzing
Amersfoort, H. e.a.,	Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied	Den Haag 2005	Amersfoort (2005)
Amsterdam, H. van; Voort, P. van der,	Een bollendorp bezet. Lisse '40-'45	Leiden, 1990	Amsterdam (1990)
Brongers, E.H.,	Inventarisatie uit diverse bronnen van in de meidagen van 1940 Tijdens of door de strijd in Nederland neergeschoten, vernielde Of door vuur beschadigde Duitse vliegtuigen, weergegeven per Provincie of gebied	Wijnandsrade 2008	Brongers (2008)
Foreman, J.	The Fighter Command War Diaries: July 1944 to May 1945	Air Research Publications, 1845, 2004	Foreman (2004)

Auteur	Titel	Uitgegeven	Bronverwijzing
Klep, C. (red.),	De bevrijding van Nederland 1944-1945, oorlog op de flank	Den Haag 1995	Klep (1995)
Korthals Altes, A.,	Luchtgevaar, luchtaanvallen op Nederland 1940-1945	Amsterdam 1984	Korthals Altes (1984)
Molenaar, F.J.	De luchtverdediging in de meidagen 1940 (2 delen)	's-Gravenhage 1970	Molenaar (1970)
NFLA	NFLA-Recovery list	2003	NFLA (2003)
Nierstrasz, V.E., e.a.	De strijd op Nederlands grondgebied tijdens Wereldoorlog II, diverse delen	's-Gravenhage	Nierstrasz
Olivier, E.	'Wat toch een tijd' – Herinneringsdoek Lissense Oorlogsslachtoffers 1940-1945	Lisse, 2005	Olivier (2005)
Pater, de B.C., Schoenmaker, B., e.a.	De Grote Atlas van Nederland 1930-1950	Utrecht 2011	Pater (2011)
Rijnhout, B.,	De verloren strijd: een fotografisch overzicht van de massale Duitse luchtinvasie in de meidagen van 1940	Breda 1982	Rijnhout (1982)
Studiegroep luchtoorlog 1939-1945	Verliesregister		Verliesregister NIMH
Veenstra, S.L.,	In de schaduw van de glorie: overzicht van vliegtuigbergingen in Nederland: 1960-1977	Zutphen 1992	Veenstra (1992)
Zwanenburg, G.J.,	En nooit was het stil… Kroniek van een luchtoorlog – delen I en II	z.p., z.j.	Zwanenburg (z.j.)

Overzichtslijst gebruikte literatuur – na-Conflictperiode

Niet van toepassing: Onderhavig onderzoek betreft een Onderzoek Conflictperiode.

Leemte in kennis:

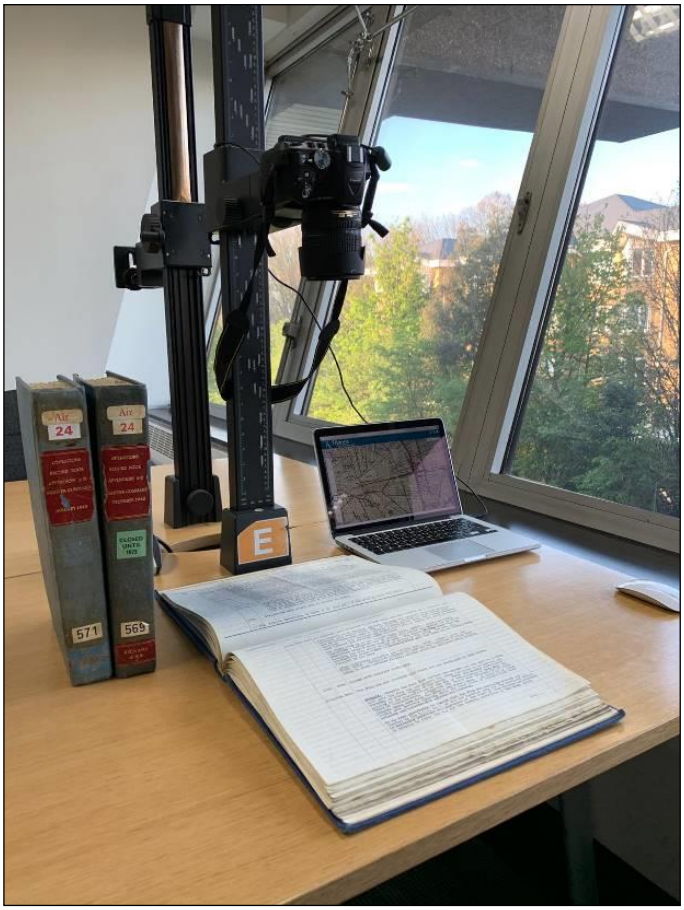
- Geen.

Uitwerking van de literatuur

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2 ARCHIEFONDERZOEK

Archiefstukken zijn de meest belangrijke informatiebron voor een Vooronderzoek. Ze hebben doorgaans de meest accurate en betrouwbare gegevens die voor een onderzoek nodig zijn, omdat het vaak primaire bronnen betreffen waarvoor de informatie is vastgelegd korte tijd nadat een gebeurtenis plaatsvond. De stukken bestaan onder meer uit processen-verbaal en dagrapporten, maar soms ook uit foto's van oorlogsvoorvallen en militaire verslagen waarin planning en uitvoering alsmede resultaten en gebruikte explosieven zijn vastgelegd.



Archiefstukken voor Vooronderzoek liggen in verschillende archieven in Nederland en in enkele buitenlandse archiefinstellingen. Aan hand van de richtlijnen in het CS-VROO en door de onderzoeker is bepaald welke archieven geraadpleegd dienen te worden voor het onderzoek en of de aangetroffen informatie relevant is of niet. Per archief is een inventarisatie opgemaakt van de dossiers waarin relevante informatie verwacht mag worden. Deze dossiers zijn ingezien en de inhoud is beoordeeld op relevantie. In bijlage 5 is meer specifiek per archief aangegeven op welke wijze deze is geraadpleegd.

Een stuk is niet relevant indien het geen indicaties of contra-indicaties voor de mogelijke aanwezigheid van explosieven in het onderzoeksgebied of de directe nabijheid ervan bevat. De geraadpleegde inventarissen, toegangsnummers en stukken zijn per archief in overzichtstabellen weergegeven in de volgende paragrafen bij de betreffende archiefinstelling. Voor al deze archieven geldt, dat in de laatste kolom van de tabel van de inventarisatie is aangegeven of een inventaris als relevant is beschouwd. Indien de stukken niet als relevant werden beschouwd, dan is middels een nummer aangeduid waarom een inventaris niet relevant is bevonden.

De vermelde nummers in de kolom 'relevant' van de tabel van de inventarisatie van elk archief staan voor het volgende:

1. De in de stukken gemelde gebeurtenissen zijn te ver van het onderzoeksgebied om relevant te zijn;
2. De stukken melden geen (aan) explosieven (gerelateerde gebeurtenissen);
3. De stukken melden geen relevante naoorlogse werkzaamheden;
4. De stukken missen in het archief.

De relevante stukken zijn verder uitgewerkt en geanalyseerd in de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.1 Gemeentearchief

Archiefstukken uit gemeentearchieven bevatten in de regel de meest gedetailleerde en betrouwbare informatie voor oorlogshandelingen in de gemeente, getroffen locaties, afhandelingen betreffende het zoeken en/of ruimen van explosieven en naoorlogse werkzaamheden. Meestal zijn deze stukken in een lokaal gemeentearchief terug te vinden, maar in andere gevallen liggen dergelijke stukken in regionale of provinciale archieven. Bij het raadplegen van het gemeentelijk archief worden conform het CS-VROO ten minste stukken van de luchtbeschermingsdienst, de stukken over aangetroffen/geruimde explosieven en oorlogsschaderapporten geraadpleegd. Tevens is bij de gemeente nagevraagd of er in het verleden reeds onderzoeken zijn uitgevoerd naar de aanwezigheid van explosieven.

Betrouwbaarheid van de bron

Archiefstukken uit het gemeentearchief zijn in de regel betrouwbaar, hoewel dit iets kan verschillen per soort archiefstuk.

Processen-verbaal van de Luchtbeschermingsdienst (LBD), politie en brandweer

Processen-verbaal van de LBD, politie en brandweer zijn betrouwbare weergaven van de situatie zoals waargenomen tijdens en/of na een gebeurtenis. Ze zijn meestal opgesteld kort na een gebeurtenis en op basis van waarnemingen van de verbalisant of directe medewerkers en betreffen in de regel objectieve constateringen, zonder overdrijving van feiten in eigen belang. Deze stukken worden betrouwbaar geacht betreffende het plaatsvinden van een gebeurtenis, de betroffen locatie(s), de afhandeling van de gebeurtenis door de autoriteiten en andere zaken die betrouwbaar vanuit de positie van de verbalisant konden worden bepaald. Hieronder valt dus bijvoorbeeld wel het aantal bommen dat ontplofte, maar meestal niet het aantal afgeworpen bommen, aangezien dit zelden betrouwbaar waargenomen kon worden.

Stukken betreffende aangetroffen/geruimde explosieven

Deze stukken worden als betrouwbaar gezien aangezien deze stukken meestal zijn opgesteld kort na het aantreffen/ruimen van de explosieven en op basis van waarnemingen van de verbalisant of directe medewerkers en betreffen in de regel objectieve constateringen, zonder overdrijving van feiten in eigen belang.

Oorlogsschaderapporten

De betrouwbaarheid van oorlogsschaderapporten is wisselend, maar over het algemeen redelijk betrouwbaar. De ervaring leert dat bij schaderapporten twee belangrijke factoren meespelen voor de betrouwbaarheid van de melding. Ten eerste de melder van de schade. Indien de schade is geconstateerd door de LBD, politie of brandweer, kan gesteld worden dat het een betrouwbare melding betreft. Bij een schadeclaim van de eigenaar bestaat de kans echter dat er sprake is van fraude. Een tweede factor die meespeelt is de datum van de melding ten opzichte van de datum van de gebeurtenis. Meldingen van maanden of jaren na de gebeurtenis melden vaak de verkeerde datum en/of oorzaak van de schade. Indien schademelding door de eigenaar is gedaan en/of van lang na de gebeurtenis is, dient de melding bij voorkeur door een tweede bron bevestigd te worden, of wordt onderbouwd waarom de melding als (on)betrouwbaar wordt gezien.

Stukken over naoorlogse grondroering
De betrouwbaarheid voor stukken over naoorlogse grondroering kan sterk verschillen. Ten aanzien van stukken van bestekken geldt dat zeker ook. Men legt in dergelijke stukken in de regel precies vast waar, wat moet gebeuren, hoe het eindproduct moet zijn, welke materialen gebruikt moeten worden, etc. Bovendien bevatten ze vaak exacte tekeningen van de gewenst eindsituatie, soms met daarin weergegeven de situatie voorafgaand aan de werkzaamheden. Er zijn echter ook beperkingen. Zo zijn lang niet alle bestekken bewaard gebleven, of terug te vinden. Bovendien zijn, met name in oudere bestekken, details over werkwijze niet vermeld of ter keuze gelaten aan de uitvoerende partij. Daardoor is vaak niet inzichtelijk welk graafprofiel gehanteerd is, of hoe men het terrein bouwrijp heeft gemaakt.

Overzichtslijst geraadpleegde gemeentearchieven en inventarissen

Archief huidige gemeente Lisse
De archiefstukken van deze gemeente liggen in het Erfgoed Leiden en Omstreken. Hiervan zijn de volgende archieven geraadpleegd:

0761 - Gemeente archief Lisse, 1486 - 1941		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
	Geen relevante inventarissen	

0762 - Gemeente archief Lisse, 1942 - 1995		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
346	Stukken over vergoeding oorlogsschade aan gemeente-eigendommen, 1943-1956	Nee, 2
1910	Stukken betreffende huisnummering, 1960-1972	*
2283	Verordeningen betreffende de gemeenteveldwachters, 1932-1946	Nee, 2
2305	Brandweerrapporten '41-'63	Nee, 1
2415	Bodemonderzoek Stationsweg, 1948-1989	Nee, 2
2417	Bodemonderzoek Loosterweg-Noord, 1984-1986.	Nee, 2
2419	Bodemonderzoek Loosterweg-Zuid, 1984-1986.	Nee, 2
2449	Stukken betreffende spoorbruggen, 1950-1961	Nee, 2
2904	Stukken betreffende inventarisatie oorlogsschade, 1944-1945	Nee, 4
2908	Stukken betreffende de bezettingsschade, 1942-1959. Algemeen, 1942-1955	Nee, 2
2909	Stukken betreffende de bezettingsschade, 1942-1959. Inventarisatie, 1944-1945.	Nee, 2
2910-2920	Stukken betreffende bezettingsschade 1942-1959. 2910 Bijzondere Scholen, 1948-1955. 2911 R.K. Meisjesschool Lisse, 1946-1956. 2912 R.K. School De Engel, 1946-1956. 2913 Patronaatsgebouw H. Agatha, 1951-1955. 2914 R.K. Jongensschool Lisse, 1942-1947. 2915 N.H. School, 1942-1956. 2916 Geref. School, 1945-1955. 2917 O.L. School, 1942-1954. 2918 Agrarische bezettingsschade, 1942-1948. 2919 Geallieerde bezettingsschade, 1945-1947. 2920 Vergoeding aan de particulieren, 1942-1959.	Ja
3503	Stukken betreffende de luchtbescherming van de gemeente, 1939-1946.	Nee, 2
3504	Burgerslachtoffers oorlogsgeweld, 1940-1968	Ja
3516	Stukken betreffende het Militair Gezag, 1945-1952.	Nee, 2
3517	Stukken betreffende opruiming mijnen en bunkers '45- '52	Ja
3520	Stukken betreffende een neergestorte Amerikaanse bommenwerper, 1986-1991.	Nee, 4

0762 - Gemeente archief Lisse, 1942 - 1995		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
4438	Dienst openbare werken Lisse: tekening van de bominslag op 1 november 1940 op de hoek van de Broekweg-Kanaalstraat, 1940	Ja

* Gebruikt wanneer nodig en mogelijk.

Bij de gemeente is navraag gedaan m.b.t. de beschikbaarheid van reeds uitgevoerde explosievenonderzoeken. Zie §2.3 voor de resultaten hiervan.

Gebruikte zoektermen

Bij het raadplegen van onderhavig archief is onder andere gebruik gemaakt van de zoektermen zoals in bijlage 5 opgesomd.

Stukken na-Conflictperiode

Dit archief is niet geraadpleegd met betrekking tot stukken aangaande de na-Conflictperiode, aangezien onderhavig onderzoek een Onderzoek Conflictperiode betreft.

Leemte in kennis gemeentearchief

- Er zijn geen rapporten van de luchtbeschermingsdienst aangetroffen;
- Het merendeel van het archief uit de periode '40-'45 is volgens de archivaris verloren gegaan. Daarnaast zijn er een aantal stukken die wel in het inventaris worden vermeld maar die in werkelijkheid niet te vinden zijn.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.2 Provinciaal archief

Archiefstukken uit provinciale archieven bevatten in de regel betrouwbare informatie voor gebeurtenissen die provinciale eigendommen zoals provinciale wegen, watergangen en bruggen (be)troffen. Tevens werden diverse zaken na de bevrijding geregeld op provinciaal niveau, zoals het ruimen van explosieven en de wederopbouw. Meer uitzonderlijk zijn er meldingen over bominslagen e.d. aan te treffen, echter dat betreft in de regel informatie die in stukken van het gemeentearchief ook uitvoerig omschreven zijn, kopieën daarvan, of samenvattingen waar de details juist ontbreken.

Bij het raadplegen van het provinciaal archief worden conform het CS-VROO ten minste stukken van de luchtbeschermingsdienst, de stukken over aangetroffen/geruimde explosieven en oorlogsschaderapporten geraadpleegd. Bij het provinciaal archief worden aanvullend de relevante archieven van het Militair Gezag geraadpleegd.

Betrouwbaarheid van de bron

Archiefstukken uit het provinciaal archief zijn in de regel betrouwbaar, hoewel dit iets kan verschillen per soort archiefstuk. De betrouwbaarheid komt overeen met de stukken uit het gemeentearchief (zie §3.2.1).

Overzichtslijst geraadpleegde provinciale archieven en inventarissen

Provinciaal archief Zuid-Holland

De archiefstukken van provincie Zuid-Holland liggen in het Nationaal Archief te Den Haag. Hiervan zijn de volgende archieven geraadpleegd:

2.02.20 - KdK, 1946-1975		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
13162-13181	Lijsten van wetten, Koninklijke besluiten en kabinetsbrieven vanaf 1956	Nee, 2

2.04.53.15 - Isp. Bescherming Bevolking Luchtaanvallen		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
39	Commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland, nrs. 18.3.2 - 18.3.51	Nee, 1
76	Meldingen en processen -verbaal ontvangen van gemeenten over geallieerde luchtactiviteiten 1940-1941: Zuid-Holland	Nee, 1

2.13.25 Inventaris van het archief van het Militair Gezag, (1939) 1943-1946 (1956)		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
218	Luchtfoto van Rotterdam (inclusief het in 1940 gebombardeerde gedeelte) [6-4-0], c. 1942	Nee, 1
491	Stukken betreffende de bemiddeling bij de vernietiging van Duitse munitie en ander oorlogsmateriaal, 1945	Nee, 1

2.13.137 Inventaris van de archieven van de Ordedienst en de Binnenlandse Strijdkrachten, en Afwikkelingsbureau, 1941-1956		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
206	Voorlopig rapport vliegende bommen en raketten, met bijlagen, en aanvullingen op dit rapport, 1944-1945 1944-1945	Nee, 1
221	Inzake mijnen, 1944-1945 1944-1945	Nee, 1

2.13.161 Inventaris van de archieven van de garnizoenscommando's in Zuid-Holland van het Ministerie van Defensie, 1890-1974		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
211	Foto's van de Moerdijkbruggen en de brug bij Alblasserdam. 1945	Nee, 1

2.16.49 Inventaris van het archief van het Ministerie van Waterstaat: Directie van de Waterstaat: Kabinet, 1930-1950		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
37	Brief van de Directie Zuid-Holland inzake een bominslag op het oostelijk havenhoofd van de tramweghaven te Hellevoetsluis. feb. 1941	Nee, 1
90	Stukken betreffende het leggen van grondmijnen door het Ministerie van Defensie in de buitentoeleidingskanalen te IJmuiden en de invloed daarvan op de toelaatbare diepgang van schepen. jan.-mei 1940	Nee, 2
93	Stukken betreffende beschouwingen omtrent het gevaar voor oorlogsschade aan de bemalingsinstallatie van de Wieringermeer. apr.-juni 1940	Nee, 2

3.02.20.02 - Prov. Staten Zuid-Holland		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
545	Provinciaal verslag, 1940	Nee, 2
546	Provinciaal verslag, 1941-1945	Nee, 2

3.02.27 - Prov. Waterstaat ZH		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
27	Inventarisatie van oorlogsschade aan provinciale eigendommen, 1945-1966: 1945-1951	Nee, 1
28	Inventarisatie van oorlogsschade aan provinciale eigendommen, 1945-1966: 1953-1966	Nee, 1
758	Onderzoeken naar de aanwezigheid van niet-geëxplodeerde vliegtuigbommen te Hazerswoude door de Hulpverleningsdienst van het Ministerie van Binnenlandse Zaken ten bate van diverse uit te voeren werkzaamheden, 1952	Nee, 1
809	Herstellen van oorlogsschade aan en opruimen van voormalige Duitse verdedigingswerken in de duinen, 1947-1950	Nee, 1
819	Opruiming van betonbunkers, 1953 - Staande langs de buitendijk van de Westerse Polder en van Torensteenpolder in de Hoeksche Waard te Numansdorp, volgens overeenkomst T/1953, 1953	Nee, 1
820	Opruiming van betonbunkers, 1953 - Staande langs de buitendijk van de Eendragtspolder in de Hoekse Waard te Goudswaard en Zuid-Beijerland, volgens overeenkomst S/1953, 1953	Nee, 1
1022	Oorlogsschade, 1940 - 1946, 1939-1950, z.d (*)	Nee, 1
1025	Oorlogsschade, 1945 - 1950, 1939-1950, z.d (*)	Nee, 2

3.02.27.01 - Prov. Bestuur Zuid-Holland 1850-1945		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
489-540	Gedeputeerde Staten, registers van net-notulen mei 1940 –mei 1945	Nee, 2
5057-5066	Commissaris des Konings/der Koningin, 1940-1945	Nee, 2

3.02.42 - Kabinet CdK ZH		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
213	Opruimactie's van V1-bommen en munitie, 1975-1982: 1975-1978	Nee, 1
214	Opruimactie's van V1-bommen en munitie, 1975-1982: 1979-1980	Nee, 1
215	Opruimactie's van V1-bommen en munitie, 1975-1982: 1981-1982	Nee, 1
902	Opruiming van munitie, mijnen en andere projectielen. 1945	Nee, 1

3.07.11 - Rijkswaterstaat ZH		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
784	Stukken betreffende het herstel van brandschade en oorlogsschade aan het bedieningshuis van de Barendrechtsebrug over de Oude Maas, 1942-1947	Nee, 1

3.09.34 - Militair Gezag ZH		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
43	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1
65	Stukken betreffende het verzamelen van gegevens over beschadigde of vernielde bruggen, 1945	Nee, 2
146	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1
147	Stukken betreffende het onderzoek naar verongelukte geallieerde vliegtuigen en hun bemanningen en de berging van vliegtuigwrakken, 1945	Nee, 1
231	Stukken betreffende de opruiming van mijnen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1
282	Stukken betreffende het in kaart brengen van mijnenvelden en het opruimen van explosieven, 1945	Nee, 1
361	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, springstof en andere explosieven, 1945	Nee, 1
465	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, springstof en andere explosieven, 1945	Nee, 1
529	Stukken betreffende de opruiming van mijnen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1
575	Stukken betreffende de opruiming van mijnen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1

3.21.08 Inventaris van het archief van de Gecommitteerden en Rentmeesters Vlastienden, Dijken, Gorzen, Rietvelden en Schaftgelden van Goudswaard genaamd de Korendijk, 1705-1949		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
32	Stukken betreffende geleden oorlogsschade. 1940-1948	Nee, 2
33	Stukken betreffende gelegen oorlogsschade aan en verkoop van aanplant in de Vlastienden. 1941-1949	Nee, 2

Gebruikte zoektermen

Bij het raadplegen van onderhavig archief is onder andere gebruik gemaakt van de zoektermen zoals in bijlage 5 opgesomd.

Stukken na-Conflictperiode

Dit archief is niet geraadpleegd met betrekking tot stukken aangaande de na-Conflictperiode, aangezien onderhavig onderzoek een Onderzoek Conflictperiode betreft.

Leemte in kennis provinciaal archief

- Geen.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Er zijn in het provinciaal archief geen relevante gebeurtenissen aangetroffen.

3.2.3 Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie

Het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie ("NIOD") is een kennis- en informatiecentrum over oorlog en bevat diverse (dag)boeken en archiefstukken over WOII. Conform het CS-VROO dienen hiervan de volgende collecties geraadpleegd te worden:

- Collectie 216K - Departement van Justitie
- Collectie 077 - Generalkommissariat für das Sicherheitswesen - Höhere SS- und Polizeiführer Nord-West

Betrouwbaarheid van de bron

Archiefstukken uit collectie 216K betreffen in de regel vergelijkbare stukken als die uit het gemeentearchief. Indien dit het geval is en de verbalisant van het archiefstuk iemand betrof die op locatie is geweest of een directe medewerker betrof van degene die op locatie is geweest, dan geldt hetzelfde als gesteld is voor de betrouwbaarheid van de archiefstukken uit het gemeentearchief.

Voor collectie 077 is dit echter niet het geval; deze collectie bevat samenvattende rapporten, die gebaseerd zijn op de originele rapporten, telegrammen of een telefoonbericht. Hierbij bestaat de kans op fouten bij het overnemen en samenvatten van informatie. Deze archiefstukken rapporteren dus niet uit eerste hand en daarom worden de details (aantallen explosieven, exacte locaties, e.d.) als minder betrouwbaar gezien, maar de gebeurtenis zelf wel als betrouwbaar. Het verdient de voorkeur om bevestiging van de details middels een tweede bron te verkrijgen.

Overzichtslijst geraadpleegde collecties en inventarissen van het NIOD

Toegangsnummer 077 - Collectie Generalkommissariat für das Sicherheitswesen - Höhere SS- und Polizeiführer Nord-West		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
518	Verslagen van de Befehlshaber der Ordnungspolizei betreffende de luchtaanvallen op Nederlands grondgebied van 21 tot en met 27 augustus 1940	Nee, 1
993	Verslagen betreffende geallieerde luchtaanvallen op bewapeningsbedrijven in Hengelo en de gasfabriek in Rotterdam, 1942-1943	Nee, 1
1328	Dagberichten van de Befehlshaber der Ordnungspolizei Den Haag betreffende vijandelijke luchtaanvallen, 1940-1941	Ja
1332	Stukken betreffende vijandelijke luchtaanvallen, landingen van vijandelijke vliegeniers, het vinden van versperringsballons, het werpen van springstoffen en het gebruik van sabotagematerialen, 1940-1943	Nee, 1
1759	Berichtgevingen betreffende neergekomen vliegtuigen, 1943	Nee, 1
1855	Telegrammen van de marechaussee regio Rotterdam aan het 3. Polizeibataillon over bominslagen en delicten, 27-30 november 1944	Nee, 1

Toegangsnummer 216K - Collectie Departement van Justitie		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
179	Ingekomen en minuten van uitgegane stukken, 16-12-1942 – 21-11-1944	Nee, 1
180	Rapporten van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politiekorpsen en de Marechaussee inzake het geven van het sein luchtalarm, het neerstorten van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen en de vondst van niet-ontplofte explosieven, 23 juni 1943 - 28 april 1944	Nee, 1
181	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Aalsmeer-Apeldoorn	Nee, 1

Toegangsnummer 216K - Collectie Departement van Justitie		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
182	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Arcen-Arnhem	Nee, 1
183	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Baarn-Burgh	Nee, 1
184	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Capelle a/d Ijssel - Dwingeloo	Nee, 1
185	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Echt-Zwolle	Nee, 1
186	Meldingen van verschillende gemeenten betreffende ongevallen, beschietingen, bombardementen en het afwerpen van (lege) benzinetanks door vliegtuigen	Nee, 1
188	Meldingen van luchtalarm in de provincies Gelderland en Overijssel, 18 september 1944 - 16 januari 1945	Nee, 1
844	Rapport van de Marechaussee Clinge aan de hoofdinspecteur van de Luchtbescherming inzake het neerstorten van een vliegtuig, 3-5 januari 1944	Nee, 1

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.4 Nederlands Instituut voor Militaire Historie

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie ("NIMH") is een gespecialiseerd kennis- en onderzoekscentrum op het gebied van de Nederlandse militaire geschiedenis en beschikt onder andere over de volgende collecties:

- Collectie 409 "Gevechtsverslagen en rapporten mei 1940"
- Collectie 575 "Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen (1940-1945)"
- Collectie 708 "Luchtoorlog 1940-1945"
- Collectie 709 "Collectie De Bruin"
- Collectie 801 "Bergingen"

Collectie 409
Deze collectie bevat gevechtsverslagen en rapporten van de Nederlandse strijdkrachten van de meidagen van 1940. Deze verslagen zijn grotendeels korte tijd na deze gevechten opgesteld aan hand van betrokkenen bij de strijd. Voor oorlogshandelingen in de meidagen zijn deze verslagen de meest betrouwbare bron. Tevens is deze bron uitvoerig gebruikt in de literatuur over de strijd in mei 1940: o.a. de werken van V.E. Nierstrasz, L. de Jong, H. Amersfoort en E.H. Brongers zijn hierop gebaseerd. Conform het CS-VROO dient collectie 409 geraadpleegd te worden indien uit andere bronnen blijkt dat er indicaties zijn dat grondgevechten hebben plaatsgevonden in de periode mei 1940.

Tevens bevat deze collectie stukken over vliegbewegingen en luchtaanvallen in de periode van 10 t/m 15 mei 1940 (inventaris 540091). Deze zijn opgetekend door Nederlandse luchtwachtposten, die door het hele land heen gevestigd waren. Als gevolg van de Duitse opmars moesten verschillende posten hun werkzaamheden staken als gevolg van het feit dat zij binnen bezet gebied terechtkwamen.

Collectie 575
Deze collectie bevat door het verzet opgestelde rapporten en kaarten van Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen. De collectie dient altijd geraadpleegd te worden conform het CS-VROO.

Collectie 708
De collectie Luchtoorlog 1940-1945 kent zijn oorsprong binnen de gerubriceerde documentatiecollecties van de voormalige Sectie Luchtmacht Historie (SLH) die nu een onderdeel vormen van het NIMH. De collectie bestaat onder andere uit verslagen, rapporten, publicaties, oorlogsdagboeken en verlieslijsten aangaande de militaire luchtvaart aan zowel de Duitse als de Geallieerde zijde ten tijde van WOII.

Collectie 709
De inhoud van deze collectie bestaat in hoofdzaak uit kopieën van allerlei onderwerpen, veelal afkomstig uit The National Archives in Londen. Daarnaast maken ook boeken, tekeningen, correspondentie, krantenknipsels, kaarten en foto's deel uit van de collectie.

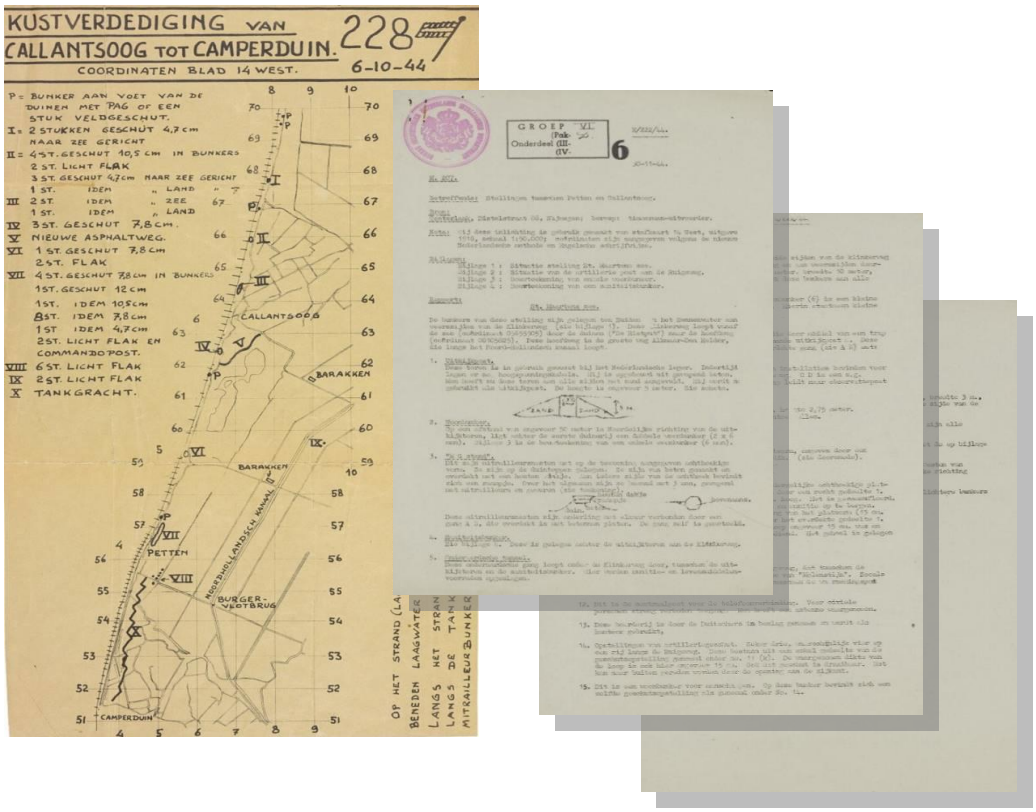
Collectie 801
Deze collectie bevat informatie over de berging van diverse toestellen, voornamelijk uitgevoerd in de jaren 70. Sommige van deze meldingen bevatten uitvoerige omschrijvingen van de geborgen delen van het toestel en kan daarom een zeer goede bron voor contra-indicaties m.b.t. vliegtuigwrakken zijn.

Betrouwbaarheid van de bron

Collectie 409
Deze gevechtsverslagen en rapporten zijn grotendeels in de jaren na de gevechten in mei 1940 opgesteld op basis van de herinneringen van betrokkenen bij de strijd. Voor oorlogshandelingen in de meidagen van 1940 zijn deze verslagen de meest betrouwbare bron, maar er dient rekening mee gehouden te worden, dat het verstrijken van de jaren effect zal hebben gehad op de nauwkeurigheid van de herinneringen. Deze kunnen daardoor vertekend zijn. Daarnaast zal niet iedereen in de hitte van de strijd het overzicht goed hebben kunnen behouden en daardoor mogelijk een onjuiste weergave van de gebeurtenissen hebben gerapporteerd.

Voor de stukken uit inventaris 540091 geldt dat de meldingen vaak kort zijn omschreven en waarnemingen op afstand waren. Het verdient de voorkeur om bevestiging en aanvulling van de details middels een tweede bron te verkrijgen.

Collectie 575
Deze collectie bevat door het verzet opgestelde rapporten en kaarten van Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen. In deze collectie zijn kaarten van verdedigingswerken en meldingen van troepenbewegingen en resultaten van geallieerde bombardementen te vinden. Deze meldingen zijn in de regel betrouwbaar, maar details (datum van gebeurtenis en aantallen bommen e.d.) wijken regelmatig af. Een tweede bron (vrijwel altijd een luchtfoto) wordt meestal geraadpleegd om het verdachte gebied beter af te kunnen bakenen.



Figuur 3.2.3-I. Kenmerkende archiefstukken uit collectie 575: indicatieve kaarten met verdedigingswerken en uitgewerkte rapporten van het verzet met details over waargenomen verdedigingswerken, opgestelde wapens, etc. Bron: Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Collectie 708
De inhoud van de collectie is een samenraapsel van krantenberichten, artikelen, boekfragmenten en archiefstukken die bijeengebracht zijn rondom een specifiek bombardement. De betrouwbaarheid van de aanwezige documenten variëert veelal. Per situatie/bron zal bekeken moeten worden hoe groot de betrouwbaarheid daadwerkelijk is.

Collectie 709
De inhoud van deze toegang bestaat in hoofdzaak uit kopieën van stukken afkomstig uit andere archieven, voornamelijk The National Archives. Voor de betrouwbaarheid van deze stukken wordt verwezen naar paragraaf 3.2.9.1. De betrouwbaarheid van de andere aanwezige documenten zal veelal variëren. Per situatie/bron zal bekeken moeten worden hoe groot de betrouwbaarheid daadwerkelijk is.

Collectie 801
Deze stukken bevatten voornamelijk documenten opgesteld door een luchtmachtofficier die betrokken was bij de ruimingen. Deze stukken zijn zorgvuldig opgesteld en betrouwbaar.

<u>Geraadpleegde collecties en inventarissen van het NIMH</u>

Collectie 409
In collectie 409 zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 409 "Gevechtsverslagen en rapporten mei 1940"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
540091	Bureau Luchtwachtdienst	Nee, 1

Collectie 575
Bij het raadplegen van onderhavige collectie zijn de volgende termen gebruikt:

- Lisse

In collectie 575 zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 575 "Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen (1940-1945)"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
56	Datum: 28-02-1945; Schaal/code/blz.: J.A. 337; Omschrijving: Resultaten luchtaanvallen op spoorbrug de Vink, rijksweg Den Haag - Amsterdam bij Lisse en spoorlijn Leiden - Woerden bij Zoeterwoude	Nee, 1
56	Datum: 06-03-1945; Schaal/code/blz.: J.A. 347; Omschrijving: Samenstelling en legering (in Sassenheim) van Einheit Schrodt, tevens bos te Warmond afgekeurd voor raketbomwapen [NB V-wapen] terwijl bos bij Voorhout en Lisse door Duitsers wordt opgemeten en gevorderd	Nee, 2
57	Datum: 21-12-1944; Schaal/code/blz.: J.A. 150; Omschrijving: Samenstelling van Duitse troepen (Fallschirmjäger) te Lisse	Nee, 2
57	Datum: 28-12-1944; Schaal/code/blz.: J.A. 169; Omschrijving: Vertrek Fallschirmjägeruit Lisse, Hillegom, Sassenheim en Warmond naar Deventer	Nee, 2
58	Datum: 28-03-1945; Schaal/code/blz.: J.A. 427; Omschrijving: Troepenverplaatsingen in Warmond en Oegstgeest, tevens afvuren raketbommen [NB V-wapens] uit de Keukenhof in Lisse	Nee, 1
130	Britse Intelligence kaart met Duitse verdedigingswerken in de omgeving van Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout naar de toestand van maart 1945. Kaartblad nr. 358, afkomstig van A.P.I.S. 21st Army Group, 12-04-1945	Ja

Collectie 575 "Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen (1940-1945)"		
262	Datum: geen datum; Schaal/code/blz.: E/874/45 (1:50.000); Omschrijving: Kaart met Duitse verdedigingswerken getiteld Oost-'s-Gravenhage (omgeving Leiden, Wassenaar, Katwijk aan Zee en Lisse) waarop aangegeven vliegveld, bunkers, kazernes, versperringen en mijnenvelden	Nee, 1
433	Datum: 08-01-1945; Serie/nummer: Z-H; Omschrijving: Slagorde, verplaatsingen en legering van Duitse troepen en verdedigingswerken in Leiden, Katwijk, Noordwijk, Lisse, Wassenaar en Sassenheim	Nee, 1
435	Datum: november 1944; Schaal/code/blz.: E/125/44; Serie/nummer: Z-H; Omschrijving: Slagorde, verplaatsingen en legering van Duitse troepen in Leiden, Rijnsburg, Bennebroek, Vogelenzang, Katwijk, Noordwijk, Sassenheim, Lisse en Wassenaar	Nee, 4
435	Datum: november 1944; Schaal/code/blz.: E/259/44; Serie/nummer: Z-H.; Omschrijving: Slagorde, verplaatsingen en legering van Duitse troepen in Leiden, Rijnsburg, Bennebroek, Vogelenzang, Katwijk, Noordwijk, Sassenheim, Lisse, Wassenaar, Warmond en Oegstgeest	Nee, 2
436	Datum: november 1944; Schaal/code/blz.: E/371/44; Serie/nummer: Z-H; Omschrijving: Berichten betreffende de verdedigingswerken in Leiden, Lisse, Sassenheim, Hillegom, Oegstgeest, Wassenaar en Warmond	Nee, 1

Collectie 708

In collectie 708 "Luchtoorlog 1940-1945" zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 708 "Luchtoorlog 1940 – 1945"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
23	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 N.B. Alfabetisch geordend op geografische naam - 23 Algemeen	Nee, 1
24	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 24 Aalten - Doetinchem	Nee, 1
25	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 25 Eindhoven - Kruiningen	Nee, 1
26	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 26 Leersum - Nijmegen	Nee, 1
27	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 27 Ophemert - Roosendaal	Nee, 1
28	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 28 Rotterdam	Nee, 1
29	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 29 Schagen - Zoetermeer	Nee, 1
43	Meldingen van de Luchtbeschermingsdienst betreffende neergestorte vliegtuigen, 1943 - 1945	Nee, 1

Collectie 709

In collectie 709 "De Bruin" zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 709 "Collectie De Bruin"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
11	Luchtaanvallen op het eiland Rozenburg (Rotterdam), zomer 1940	Nee, 1
12	Luchtaanval op Kamp Amersfoort	Nee, 1
13	Verslagen van het bombarderen van Enschede	Nee, 1
14	Bombardement op Nijmegen, Arnhem, Deventer en Enschede	Nee, 1
15	Luchtaanvallen en bombardementen op Twello en omgeving	Nee, 1
16	Bombardement op het vliegveld Deelen	Nee, 1
17	Bombardement op de Wijhese veer (IJssel)	Nee, 1
18	Processen-verbaal opgesteld door de politie van Deventer betreffende de schade door geallieerde luchtaanvallen	Nee, 1
19	Computeruitdraai Luchtoorlog Deventer en omgeving, 1944-1945	Nee, 1
20	Computeruitdraai over luchtaanvallen op Oost-Nederland door de 2nd Tactical Air Force	Nee, 2
21	Bombardement op Goor	Nee, 1
22	Luchtaanvallen van middelzware bommenwerpers in Gelderland en Overijssel	Nee, 1
23	Kopie van het gevechtsverslag van Flak-Abteilung 331van 6 t/m 13 april 1945 in de omgeving van Deventer	Nee, 1
24	Brochure van de gemeente Apeldoorn Informatie over de bevrijding van Apeldoorn	Nee, 1
25	Uittreksel uit het oorlogsdagboek van de 48 Highlanders of Canada betreffende de bevrijding van de gemeenten Apeldoorn en Voorst	Nee, 1
26	Correspondentie betreffende de Duitse verdediging in de omgeving van Deventer tijdens operatie Cannonshot	Nee, 1
29	Computeruitdraai Luchtoorlog Deventer en omgeving vliegtuigcrashes 1940-1945	Nee, 2
32	Documentatie over de bergingswerkzaamheden van de Koninklijke Luchtmacht	Nee, 1
33	Reconstructie van het neerschieten van een Engelse Halifax bommenwerper boven Amstelveen op 16 juni 1944	Nee, 1
83	Register of Missing Aircraft opgesteld door het Office of Research Service (ORS) van de RAF	Nee, 2
85	Aanval van 109 Squadron op de elektriciteitscentrale van Lutterade (Geleen). Het betrof de eerste "Oboe" calibratietest uitgevoerd door zes Mosquitoes	Nee, 1
91	Overzicht van RAF Bomber Command acties op ondermeer Waalhaven, Ypenburg, Den Haag, Maastricht, Breda en Eindhoven	Nee, 1
92	Overzicht van RAF aanvallen op Nederlandse vliegvelden	Nee, 1
94	Samenvatting van acties door 2 Tactical Air Force op Walcheren	Nee, 1
96	Samenvatting van de 2 Tactical Air Force over de Duitse aanval op Nederlandse en Belgische vliegvelden op 1 januari 1945 ('Operatie Bodenplatte')	Nee, 1
97	Aanvallen van 2 Bomber Group op Duitse troepen ter ondersteuning van de geallieerde luchtlandingen in Nederland	Nee, 1
99	Escorte acties van 12 Fighter Group naar Schiphol	Nee, 1
101	Acties van 83 Group gericht tegen doelen in Zuid-Nederland	Nee, 1
102	Situatie bij 83 Group na de Luftwaffe aanval op 1 januari 1945 ('Operatie Bodenplatte') betreft de vliegvelden Volkel, Eindhoven en Heesch	Nee, 1
104	Acties van 121 Wing vanaf vliegveld Volkel met speciale aandacht voor de Sinterklaasviering	Nee, 1
105	Acties van 125 Wing boven Duitsland en bezet Nederland	Nee, 1
107	Aanvallen door 7 Squadron op de vliegvelden Volkel en Soesterberg	Nee, 1
108	Bombardement op Gilze-Rijen door 9 Squadron	Nee, 1
109	Aanvallen door 9 (SAAF) Squadron in de omgeving van Arnhem, Nijmegen en Eindhoven	Nee, 1
110	Bombardement op vliegveld Soesterberg door 10 Squadron	Nee, 1
111	Acties van 322 (Dutch) Squadron in de omgeving van Oost-Nederland	Nee, 2
112	Bombardement op vliegveld Deelen door 44 (Rhodesia) Squadron	Nee, 1
113	Bombardement op vliegveld Gilze-Rijen door 83 (Pathfinder Force) Squadron	Nee, 1
114	Bombardement op de IJsselbruggen van Deventer	Nee, 1
115	Bombardement door 106 Squadron op Gilze-Rijen en Deelen	Nee, 1
117	Bombardement op vliegbasis Eindhoven door 158 Squadron	Nee, 1
119	Aanvallen van 180 Squadron op de veerboot van Breskens naar Vlissingen, Zuid-	Nee, 1

Collectie 709 "Collectie De Bruin"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	Beveland en de haven van Breskens, respectievelijk 11, 12 en 15 september 1944	
120	Aanvallen door 193 Squadron op Amersfoort en Amsterdam (Gestapo hoofdkwartier)	Nee, 1
121	Acties van 198 Squadron vanaf Gilze-Rijen op bezet Nederland	Nee, 1
122	122 Aanvallen door 266 (Rhodesian) Squadron op Rotterdam (Gestapo hoofdkwartier) en spoorwegknooppunt Bussum	Nee, 1
123	Stationering en vliegoperaties van 198 Squadron vanaf Gilze-Rijen en Kluis	Nee, 1
124	Acties van 247 (China-British) Squadron vanaf vliegveld Eindhoven boven bezet gebied	Nee, 1
126	Acties van 320 (Dutch) Squadron	Nee, 1
127	Acties van 322 (Dutch) Squadron	Nee, 1
128	Aanvallen van 331 (Norge) Squadron vanaf vliegveld Woensdrecht	Nee, 1
129	Bombardement op vliegveld Gilze-Rijen door 463 (RAAF) Squadron	Nee, 1
130	Bombardement op vliegveld Gilze-Rijen door 467 (RAAF) Squadron	Nee, 1
131	Bombardement op Volkel door 582 Squadron	Nee, 1
132	Bombardement op Westkapelle door 582 Squadron	Nee, 1
133	Aanvallen van 602 (City of Glasgow) Squadron op spoorwegverbindingen in het westen van Nederland	Nee, 1
134	Acties van 605 Squadron boven Nederland	Nee, 1
135	Acties van 609 Squadron vanaf Gilze-Rijen	Nee, 1
136	Aanval op de elektriciteitscentrale van Amsterdam door RAF Ventura bommenwerpers van 613 Squadron	Nee, 1
138	Aanvallen door 627 Squadron op Gilze-Rijen, Deelen, IJmuiden en Eindhoven	Nee, 1
139	Vliegoperaties in Oost-Nederland van 652 Squadron (Air Observation Post) de eenheid vloog met Austers	Nee, 1
140	Operations Record Book van RAF Station Kenley met Wing Commander J.E. "Johnny" Johnson	Nee, 1
141	Rapport van de Engelse luchtmachtattaché over de Duitse invasie in Nederland	Nee, 1
142	'Order of Battle' van de 2 Tactical Air Force op stand datum	Nee, 1
143	Overzicht van aanvallen uitgevoerd door 2 Tactical Air Force in Nederland	Nee, 2
145	Verslag van Sir Arthur Conningham betreffende de operaties van 2 Tactical Air Force tussen 6 juni 1944 - 9 mei 1945	Nee, 1
147	Bombardement op de Rotterdamse haven "Het vergeten bombardement"	Nee, 1
148	Inlichtingenrapport van RAF Fighter Command van aanvallen op de vliegvelden Soesterberg, Eindhoven, Deelen, Venlo en Twente (Enschede)	Nee, 1
149	Inlichtingenrapport van het USAAF bombardement op Schiphol	Nee, 1
150	Airbone Operation "Market" in Holland	Nee, 1
151	Inlichtingenrapport over Schiphol * Ook over andere vliegvelden in Nederland, wo. Gilze-Rijnen, Deelen, Leeuwarden, Volkel, Twente, Eindhoven, etc..	Nee, 1
152	Inlichtingenrapport over Nederlandse vliegvelden	Nee, 1
153	Inlichtingenrapport over de Luftwaffe aanval gericht tegen geallieerde vliegvelden in Zuid-Nederland en België, operatie 'Bodenplatte'	Nee, 1
160	Evaluatie van de luchtverdediging van Groot-Brittannië door RAF Fighter Command na de 'Slag om Engeland'	Nee, 2
161	Verdediging van Groot-Brittannië tegen aanvallen van Duitse V-wapens (Rocket and Flying Bomb)	Nee, 2
162	Laatste aanvallen met V-wapens op Londen	Nee, 2
163	Kwantitatieve gegevens van de Special Operations Executive (SOE) over zogenaamde special Duty Operations vanuit Groot-Brittannië naar Frankrijk, België en Nederland (Englandspiel)	Nee, 2
164	Zeven combat reports van J.E. "Johnny" Johnson	Nee, 1
165	Dagboek van Brigadier John W. Hackett commandant van de Engelse. 4 Parachute Brigade tijdens operatie Market-Garden (slag om Arnhem)	Nee, 2
166	Dagboek van het Engelse 3 Regiment Royal Artillery in Zeeland (Vlissingen, Walcheren, West Kapelle)	Nee, 1
167	Dagboek en inlichtingenrapporten van 1 Canadian Corps in Nederland. Overgave van Generaal Blaskowitz op 5 mei 1945 en de onderhandelingen in Achterveld over voedseldroppings op 6 mei 1945	Nee, 2
168	Slagorder (order of Battle) van 1 Canadian Corps	Nee, 2

Collectie 709 "Collectie De Bruin"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
169	Dagboek van 1 Canadian Infantry Division (Reichswald, Heesch, Tilburg, Nijmegen, Cleve, Beek, IJssel, Apeldoorn, Emmerich, Elten, Laag-Keppel, Zutphen, Doesburg, Deventer, Arnhem, Beekbergen, Otterloo, Nijkerk, Garderen, Amersfoort)	Nee, 1
170	Dagboek van 1 Canadian Infantry Brigade (Reichswald, Zutphen, Cleve, Emmerich, IJssel, Apeldoorn, IJsselmeer)	Nee, 1
171	Dagboek van 2 Canadian Infantry Brigade (Reichswald, Emmerich, Toldijk, Zutphen, Deventer, Cleve, Gorsel, Apeldoorn, Arnhem, IJssel, Wilp, Dieren, Otterloo)	Nee, 1
172	Dagboek van 3 Canadian Infantry Brigade (Reichswald, IJssel, Apeldoorn)	Nee, 1
173	Dagboek van het Canadese onderdeel Carlton and York Regiment (Reichswald, Emmerich, IJssel, Bocholt, Zutphen, Deventer, Batmen, Achterhoek)	Nee, 1
174	Dagboek van het 1 Canadian Scottish Regiment (Zutphen, Batmen, Deventer, Schalkhaar, Wijhe, IJssel, Zwolle, Raalte, Hattem, Groningen, Siddeburen, Wagenborgen)	Nee, 1
175	Dagboek van het Canadese onderdeel The Loyal Edmonton Regiment (Zutphen, Voorst, IJssel, Deventer, Dieren, Ellecom)	Nee, 1
176	Dagboek van het Canadese onderdeel The Hastings and Prince Edward Regiment (Reichswald, Apeldoorn, Nieuw Millingen, Elspeet, Barneveld, Amersfoort, IJmuiden, Amsterdam, Santpoort, Haarlem)	Nee, 1
177	Dagboek van het 48 Highlanders of Canada (Reichswald, Tilburg, Den Bosch, Uden, Mook, Deventer, Zutphen, Nijmegen, Twello, Wilp, Steenkamer, Voorthuizen, Stroe, Harderwijk, Elspeet, Apeldoorn)	Nee, 1
178	Dagboek van het Princess Patricia's Canadian Light Infantry (Reichswald, Nijmegen, Baak, Elten, Zutphen, Emmerich, Baak)	Nee, 1
179	Dagboek van de Canadese eenheid 1 Bataljon of The Regina Rifle Regiment (Emmerich, Doetinchem, Zutphen, Steenderen, Deventer, Zevenaar, Bathmen, Zwolle, Ittersum, Meppel, Rouveen, Steenwijk, Groningen)	Nee, 1
180	Dagboek van het Royal Canadian Regiment (Reichswald, Zutphen, Deventer, Emmerich, Apeldoorn, Garderen)	Nee, 1
181	Dagboek van de Canadese eenheid Royal 22 Regiment (Zutphen, rivier IJssel, Apeldoorn)	Nee, 1
182	Dagboek van de Seaforth Highlanders of Canada (Reichswald, Beek, IJssel, Zutphen, Baak, Deventer, Voorst, Apeldoorn)	Nee, 1
183	Dagboek van de Canadese eenheid Nova Scotia Regiment (Reichswald, Nijmegen, Hummelo, Zutphen, rivier IJssel, Apeldoorn, Barneveld)	Nee, 1
184	Dagboek van de Canadese eenheid The Royal Winnipeg Rifles (Bocholt, Didam, Zevenaar, Wijhe, Almelo, Deventer, Raalte, Leeuwarden, Groningen, Meppel, Emden, Oldenburg, Nieuwenschans)	Nee, 1
185	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Kurt Student (commandant Legergroep H)	Nee, 1
186	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Hermann Plocher (commandant 6de Parachutisten Divisie)	Nee, 2
187	Korte historisch overzicht over de bezetting van Noordwest-Nederland door het 1 Canadese Legerkorps	Nee, 1
188	Eindrapport van de gevechtshandelingen in Noordwest Europa van de commandant van 1 Canadese Leger generaal H.D.G. Grear aan de Canadese Minister van Defensie generaal A.G.L. Mc Naughton	Nee, 2
189	Ontsnappingsverslag van de Nederlandse piloot bij de RAF Bram 'Bob' van der Stok uit het Duitse krijgsgevangenenkamp Stalag Luft III (Sagan), zie ook inventarisnummer 51	Nee, 2
190	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Von Massow (commandant van de Luftwaffe pilotenopleiding)	Nee, 2
191	Verhoor van de gevangengenomen Duitse veldmaarschalk Erhard Milch (verantwoordelijk voor de vliegtuigproductie)	Nee, 2
192	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Karl Bodenschatz (commandant Luftwaffe)	Nee, 2
193	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Adolf Galland (commandant Jagdflieger)	Nee, 2
194	Operatie Regan (later Fabian), betreft de informatievergaring rondom Utrecht door een vierkoppige SAS eenheid	Nee, 2
195	Verslag van de uitvoering van operatie Keystone (bedoeld om verwarring te stichten	Nee, 2

Collectie 709 "Collectie De Bruin"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	in het gebied tussen Amersfoort en de IJssel)	
196	De planning van operatie Keystone (bedoeld om verwarring te stichten in het gebied tussen Amersfoort en de IJssel)	Nee, 2
197	Bijdrage van RAF 38 Group aan operatie Keystone (bedoeld om verwarring te stichten in het gebied tussen Amersfoort en de IJssel) en operatie Amherst (inzet van twee regimenten Franse parachutisten in Drenthe)	Nee, 2
198	Overzicht SOE operaties in Europa	Nee, 2
199	Overzicht van de SOE operaties in Nederland voor het opzetten van een inlichtingen- en sabotagenetwerk (Englandspiel)	Nee, 2
200	Overzicht van SOE operaties in Europa	Nee, 2
201	Rapport van operatie Market Garden	Nee, 2
202	Rapport over operatie Market met commentaar en aanbevelingen en een verslag over de inzet van het Britse Glider Pilot Regiment bij operatie Market Garden	Nee, 2
203	Rapport van Amerikaanse generaal James M. Gavin over de inzet van zijn 82 Airborne Division 'All American' bij operatie Market Garden	Nee, 2
204	Rapport over de luchtondersteuning bij operatie Market	Nee, 2
205	Verhoorverslagen van gevangengenomen Duitse militairen in Noord-Afrika waaronder de commandant van het Afrika Korps generaal Ludwig Crüwell en kolonel Rudolf Buhse. Alle verslagen betreffen hun aandeel in de strijd van de luchtlandingstroepen in en om Den Haag in mei 1940	Nee, 2

Collectie 801

In collectie 801 zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 801 Bergingen		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
2	Brief van het hoofd van de Dienst der Zuiderzeewerken aan de commandant materieel luchtmacht betreffende het opruimen van vliegtuigwrakken in Oostelijk Flevoland	Nee, 2
3	Brief van de minister van Financiën aan de gemeentebesturen en de Landrost van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolder betreffende de vergoeding van de kosten voor het verwijderen van ontplofbare stoffen uit de Tweede Wereldoorlog	Nee, 2
5	Brief van B.J.M. baron van Voorst tot Voorst aan W.A. Mateman betreffende een opgegraven Typhoon motor in 1981	Nee, 2
6	Brief van A. Jansen aan J.M. van de Berg betreffende het verstrekken van inlichtingen over Luftwaffe-crashes waarbij de bemanning niet is geborgen, ten behoeve van het opstellen van een meerjarenplan voor de te verrichten opgravingen door de Koninklijke Luchtmacht	Nee, 1
7	Brief van L. Elferich van de gemeente Rotterdam aan S.F.M. Plantinga van het Algemeen Rijksarchief betreffende de vindbaarheid van alle rapportages van de Rotterdamse Luchtbescherming aan de centrale leiding	Nee, 2
11	Gevonden lijken en voorwerpen opgemaakt door de Marechaussee Gewest Arnhem – Groep Vollenhove – Post Urk	Nee, 4
12	Bergingsrapporten van diverse vliegtuigen	Nee, 1
13	Onderzoeksrapporten naar vliegtuigwrakken	Nee, 1
14	Gevonden vliegtuigdelen vermoedelijk afkomstig van een vliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog	Nee, 1
18	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Amstelveen	Nee, 2
20	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Houtrakpolder te Amsterdam	Nee, 2
21	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: IJsselmeer	Nee, 1
28	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Vijfhuizen	Nee, 1
30	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Zuiderzee	Nee, 1
31	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van	Nee, 2

Collectie 801 Bergingen		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Zuid-Flevoland	
35	"Vliegtuigverliezen tijdens Market Garden", geschreven door Leo Zwaaf	Nee, 2
45	Overzichten van de in de periode 1960-1993 geborgen vliegtuigwrakken	Nee, 2
48	Stukken betreffende de Stichting Dutch Aircraft Examination Group (DAEG)	Nee, 2

Leemte in kennis archief NIMH

- Geen.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.5 Nationaal Archief Den Haag

In het Nationaal Archief van Den Haag is onder toegang 2.04.53.15 – "Binnenlandse Zaken" een collectie berichten beschikbaar van gemeentes gericht aan Rijksinspectie Luchtbescherming te Den Haag. Dit zijn meldingen van de gemeentes en provincies betreffende gebeurtenissen waarbij voorwerpen vanuit de lucht in de gemeente terecht zijn gekomen, vliegtuigbeschietingen en bombardementen. De stukken betreffen voornamelijk de periode 1940-1943. Deze stukken voegen weinig tot niets toe aan de processen-verbaal van de Luchtbeschermingsdienst van de gemeentes zelf, maar wanneer die stukken verloren zijn gegaan, zijn de stukken uit het Nationaal Archief een waardevolle bron van informatie. Zodoende zijn de stukken van deze toegang verplicht te raadplegen conform de richtlijnen van het CS-VROO.

Toegangen 2.04.110 en 2.13.210 bevatten lijsten, overzichten en krantenartikelen van tijdens de na de oorlog aangetroffen en geruimde explosieven. Beiden vermelden in de regel weinig details, maar kunnen soms als bevestiging van andere bronnen dienen. Het raadplegen van de krantenartikelen uit de toegang 2.04.110 is verplicht conform de richtlijnen van het CS-VROO.

Toegangen 2.05.44 en 2.13.71 betreffen verslagen van bombardementen op Nederlands grondgebied zoals gerapporteerd aan en door Nederlandse autoriteiten in Groot Brittannië. Er zijn documenten die overzichten van uitgevoerde aanvallen in een maand geven, of juist gedetailleerd verslag leggen van één specifieke aanval. Daarbij is voornamelijk informatie van de geallieerde luchtmacht gebruikt, soms ten dele aangevuld met informatie uit Nederland (waarschijnlijk verkregen via het verzet).

Toegang 2.13.167 betreft het "bunkerarchief" met stukken over bunkercomplexen – kaarten van de locaties en plattegronden en doorsnedes van de bunkercomplexen zelf.

De stukken uit toegang 2.13.196 betreffen beschrijvingen van vliegbewegingen en luchtaanvallen uit de periode van 10 t/m 15 mei 1940. Deze meldingen werden opgetekend door Nederlandse luchtwachtposten die door het hele land heen gevestigd waren. Als gevolg van de Duitse opmars moesten verschillende posten hun werkzaamheden staken als gevolg van het feit dat zij binnen bezet gebied terechtkwamen.

In het Nationaal Archief van Den Haag liggen tevens bestekken van geplande werkzaamheden waarvoor de partijen zoals Rijkswaterstaat en provincie opdrachtgever waren. Dit betreffen met name werkzaamheden aan (water)wegen.

Betrouwbaarheid van de bron

Archiefstukken uit toegang 2.04.53.15 betreffen in de regel samenvattende rapporten, gebaseerd op de originele rapporten. Hierbij kan gedacht worden aan een stuk van de burgemeester, waarin de gebeurtenissen van een maand worden samengevat en gerapporteerd aan de provincie of de autoriteiten in Den Haag. Hierbij bestaat de kans op fouten bij het overnemen en samenvatten van informatie. De gebeurtenis zelf is daarmee betrouwbaar, maar de details minder. Details (aantallen explosieven, exacte locaties, e.d.) worden in de regel als minder betrouwbaar gezien, tenzij de omschrijving dermate gedetailleerd is, dat gesteld kan worden dat het letterlijk over is genomen uit het oorspronkelijke proces-verbaal. Indien dergelijke details niet zijn gegeven, verdient de voorkeur om bevestiging van de details middels een tweede bron te verkrijgen.

De meeste informatie in toegang 2.04.110 zijn krantenartikelen, geschreven door leken op het gebied van explosieven. De ervaring leert dat krantenartikelen vaak niet kloppen. De informatie uit deze bron wordt alleen gebruikt als tweede, bevestigende bron.

Toegang 2.13.210 levert redelijk betrouwbare informatie op maar gezien de betrekkelijk spaarzame details zal de bruikbaarheid in veel gevallen beperkt zijn.

Voor toegangen 2.05.44 en 2.13.71 geldt iets vergelijkbaars als voor toegang 2.04.53.15. De informatie is gebaseerd op wat de geallieerde luchtmacht en het verzet leverden. Hoewel redelijk betrouwbaar, kan daarbij informatie verloren zijn gegaan, incompleet zijn of minder gedetailleerd dan de originele documenten. Het verdient daarom de voorkeur om de originele bron te hanteren.

De stukken uit toegang 2.13.167 betreffen kaarten, schetsen, tekeningen, etc. van bunkercomplexen, die gemaakt zijn door experts, waardoor ze als betrouwbaar gezien worden. Bovendien zijn ze vaak te verifiëren middels luchtfoto's.

Voor de stukken uit toegang 2.13.196 geldt dat de meldingen vaak kort zijn omschreven en het waarnemingen op afstand betref. Het verdient daarom de voorkeur om bevestiging en aanvulling van de details middels een tweede bron te verkrijgen.

Voor de betrouwbaarheid van de bestekstukken geldt hetzelfde als voor de stukken van het gemeentearchief, zoals omschreven in §3.2.1.

Geraadpleegde toegangen en inventarissen van het Nationaal Archief Den Haag

Toegang 2.04.53.15 – Binnenlandse Zaken; Inspectie Bescherming Bevolking tegen Luchtaanvallen, 1937-1946		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
39	Ingekomen en minuten van uitgegane brieven van en aan diverse overheidsinstellingen 1940 – 1941: Commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland, nrs. 18.3.2 - 18.3.51	Nee, 1
76	Meldingen en processen -verbaal ontvangen van gemeenten over geallieerde Luchtactiviteiten 1940-1941: Zuid-Holland	Ja

Toegang 2.04.110 - BiZa / Korps Hulpverleningsdienst 1945-1974		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
5	Correspondentie van de Hulpverleningsdienst. 1959-1974	Nee, 1
20	Registers met krantenknipsels inzake explosieven. Z.d.	Nee, 1
21	Registers met krantenknipsels inzake explosieven. 1945-1947	Nee, 1
22	Registers met krantenknipsels inzake explosieven. 1957-1959	Nee, 1
28	Verzameling krantenknipsels inzake de Hulpverleningsdienst. [1947-1970]	Nee, 1
47	Stukken betreffende de bewaking van munitiedumps. 1947	Nee, 1
48	Stukken betreffende een regeling voor toekenning van een vergoeding aan burgers in de gemeente Muiden voor geleden schade door een ontploffing van munitie op 17 januari 1947. 1947-1948	Nee, 1
49	Stukken betreffende onderzoeken naar explosieven die in handen van burgers zijn gekomen. 1947-1960	Nee, 1
50	Stukken betreffende een zaak aangespannen tegen de Nederlandse Staat door het bergingsbedrijf Gebroeders Bijker N.V. en B.C.A. van den Oever met betrekking tot koop en berging van het wrak van de Engelse torpedojager Valentine in de Schelde. 1954	Nee, 1
51	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Tilburg en Kring Venlo, 1954 dec. - 1955 dec.	Nee, 2

Toegang 2.04.110 - BiZa / Korps Hulpverleningsdienst 1945-1974		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
52	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Tilburg en Kring Venlo, 1955 dec. - 1956 dec.	Nee, 2
53	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Tilburg en Kring Venlo, 1956 dec. - 1957 dec.	Nee, 2
54	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Barneveld, Kring Zeeland en Kring Amsterdam, 1954 dec. - 1955 dec.	Nee, 2
55	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Barneveld, Kring Zeeland en Kring Amsterdam, 1955 dec. - 1956 dec.	Nee, 2
56	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Barneveld, Kring Zeeland en Kring Amsterdam, 1956 dec. - 1957 dec.	Nee, 2
57	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Barneveld, Kring Amsterdam, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1957 dec. - 1958 dec.	Nee, 2
58	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem/Nijmegen, Kring Amsterdam, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1958 dec. - 1959 dec.	Nee, 1
59	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem/Nijmegen, Kring Barneveld, Kring Amsterdam, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1959 dec. - 1960 dec.	Nee, 2
60	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Amsterdam, Kring Tilburg, 1960 dec. - 1961 dec.	Nee, 2
61	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1961 dec. - 1962 dec.	Nee, 1
62	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1962 dec. - 1963 dec.	Nee, 2
63	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1963 dec. - 1964 dec.	Nee, 1
64	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1964 dec. - 1965 dec.	Nee, 1
65	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1965 dec. - 1966 dec.	Nee, 2
66	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1966 dec. - 1967 dec.	Nee, 2
68	Stukken betreffende het dumpen van munitie in zee. 1960-1971	Nee, 1
69	Stukken betreffende de inhuur van de Hulpverleningsdienst door Rijkswaterstaat Directie Wegen voor het ruimen van explosieven. 1967-1971	Nee, 1
72	Stukken betreffende het ruimen van een bom door Engelse militairen op Nederlands grondgebied. 1969	Nee, 1
74	Stukken betreffende het ruimen van explosieven in de kuststrook. 1970	Nee, 1
77	Stukken betreffende het beantwoorden van vragen van het Tweede-Kamerlid Roethof inzake het te laat ruimen van explosieven bij een flatgebouw te Leiden. 1972	Nee, 1

Toegang 2.05.44 – Inventaris van het archief van het Nederlandse Gezantschap / Ambassade in Groot-Brittannië (en Ierland tot 1949), 1813-1954		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
1414	Stukken betreffende luchtbombardementen van de R.A.F. op Nederland. 1940-1945.	Nee, 1

Toegang 2.13.71 – Inventaris van de archieven van het Ministerie van Defensie te Londen [1940-1941]; Ministerie van Oorlog te Londen [1941-1945]; Departement van Oorlog: Bureau Londen [1945-1947], (1933) 1940-1947 (1974)		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
368	Stukken betreffende luchtbombardementen in Nederland. 1941, 1944-1945	Nee, 1
576-577	Stukken betreffende luchtaanvallen op en inundaties van Nederland. 1940-1945	Nee, 1

Toegang 2.13.167 – Inventaris van het archief van het 2e Geniecommandement, Bureau Registratie Verdedigingswerken van het Ministerie van Defensie ("Bunkerarchief"), (1923) 1946-1987 (1992)		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	Geen relevante inventarissen	

Toegang 2.13.196 – Generale staf / Staf van de Bevelhebber der Landstrijdkrachten 1945-1972		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
3247	Vrijwillig Landstormkorps Luchtwachtdienst 1940	Nee, 1

Toegang 2.13.210 – Ministerie van Defensie: Commissie van Proefneming, 1867-1942		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
23	Staten houdende opgaven van plaatsen waar mogelijk onontplofte projectielen zijn gevonden, die wel of niet geruimd zijn, 1940	Ja
24	Stukken betreffende het ruimen van landmijnen en het beschikbaar stellen van personeel, ingedeeld naar gebied, 1940	Nee, 1
25	Ingekomen en minuten van uitgaande stukken inzake aanvragen tot het ruimen van onontplofte (water)mijnen en personeelsaangelegenheden, 1940	Nee, 1
26	Ingekomen en minuten van uitgaande stukken inzake aanvragen tot het ruimen van onontplofte (water)mijnen en personeelsaangelegenheden, 1941	Nee, 1
27	Lijsten met opgave van voorhanden springstoffen toebehorende aan de afdeling tot het onschadelijk maken van niet gesprongen munitie, vliegtuigbommen, aanwezig in het Kruithuis te Delft, 1941-1942	Nee, 2
28	Lijsten met opgave van personeel en afwikkeling van de afdeling belast met het onschadelijk maken van niet gesprongen munitie en vliegtuigbommen, 1941-1942	Nee, 1

Stukken na-Conflictperiode

Dit archief is niet geraadpleegd met betrekking tot stukken aangaande de na-Conflictperiode, aangezien onderhavig onderzoek een Onderzoek Conflictperiode betreft.

Leemte in kennis Nationaal Archief Den Haag

- Geen.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.6 Semistatische archiefdiensten van Ministerie Defensie te Rijswijk

In de periode van 1945-1972 werden de munitieruimingen uitgevoerd door verschillende instanties, die de ruiminggegevens zelf bijhielden. De gegevens, indien nog voorhanden, zijn nooit centraal gearchiveerd en ontsloten. Een klein deel bevindt zich in het Archief Mijn- en Munitie Opruimings Dienst ("MMOD") van het Semistatisch archief van het Ministerie van Defensie te Rijswijk, waarin de ruimingen in de periode 1945-1947 zijn ontsloten. Soms worden in andere archieven ook ruiminggegevens aangetroffen, maar het overgrote deel van deze gegevens is niet meer te achterhalen. Daarom bestaat er een hiaat in de informatie over munitieruimingen voor de periode 1947-1972. Conform het CS-VROO dient het Semistatische archief van het Ministerie van Defensie te Rijswijk altijd geraadpleegd te worden.

Betrouwbaarheid van de bron

De ruimingsrapporten van de MMOD (periode 1945-1947) worden als zeer betrouwbaar gezien wat betreft de gebeurtenis en het soort gemelde explosief. De locatieaanduidingen van aangetroffen explosieven zijn in de regel echter onnauwkeurig (vaak het adres van het perceel waar het explosief is aangetroffen, soms een centraal meldpunt zonder aanduiding van de locatie van het explosief) waar in bepaalde gevallen rekening mee gehouden dient te worden in de afbakening van een verdacht gebied. De ruiming van explosieven door deze instantie zijn echter zeer betrouwbare (contra)indicaties voor de conclusies ten aanzien van het onderzoeksgebied.

Geraadpleegde archief in het Semistatisch archief van het Ministerie van Defensie

In dit archief is het archief van de Mijn- en Munitie Opruimingsdienst (MMOD) 1945-1947 geraadpleegd.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante meldingen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.7 Archief van de EOD

Vanaf de jaren zeventig heeft de Explosieven Opruimingsdienst Defensie ("EOD") de ruimingen van explosieven uitgevoerd, gerapporteerd en gearchiveerd. Deze munitie opruimingsrapporten ("MORA's") van de EOD zijn de belangrijkste bron van informatie voor het achterhalen van munitieruimingen vanaf 1972. Tevens beschikt de EOD over mijnenkaarten, waarin de bekende geregistreerde mijnenvelden zijn opgenomen met bijbehorende rapportages betreffende de ruimingen van deze velden. Conform het CS-VROO dient het archief van de EOD altijd geraadpleegd te worden.

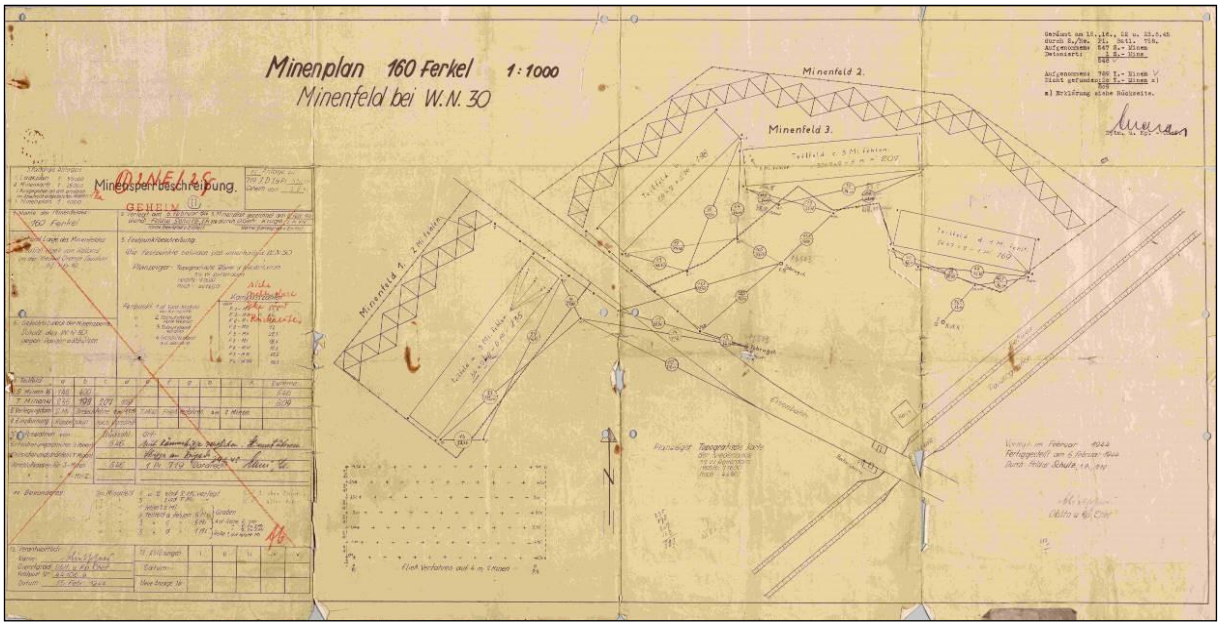
<u>*Betrouwbaarheid van de bron*</u>

Ruimingsrapporten/mora's

De ruimingsrapporten van de EOD (vanaf 1970) worden als zeer betrouwbaar gezien wat betreft de gebeurtenis en het soort gemelde explosief. De locatieaanduidingen van aangetroffen explosieven zijn in de regel echter onnauwkeurig (vaak het adres van het perceel waar het explosief is aangetroffen, soms een centraal meldpunt zonder aanduiding van de locatie van het explosief) waar in bepaalde gevallen rekening mee gehouden dient te worden in de afbakening van een verdacht gebied. De ruiming van explosieven door deze instantie zijn echter zeer betrouwbare (contra)indicaties voor de conclusies ten aanzien van het onderzoeksgebied.

Mijnenkaarten

De mijnenkaarten zijn over het algemeen betrouwbaar, hoewel vaak niet nauwkeurig ingetekend. Dit laatste is – indien noodzakelijk voor de juist analyse en/of afbakening van een verdacht gebied – aan te passen. De achterliggende stukken betreffen in de regel echter regelmatig de legrapporten van de betreffende Duitse eenheden, met exacte en specifieke informatie over het veld. Ook de rapporten van de ruimingen van de velden zijn over het algemeen vaak vrij specifiek, met vermelding van uitvoerenden, datum ruiming, aantallen en soorten mijnen, eventueel ontbrekende mijnen en toelichting waarom men vermoedde dat er mijnen ontbraken.



Figuur 3.2.6-I. Legrapport van mijnenvelden. Bron: EOD.

Geraadpleegde bronnen bij de EOD
Zowel de MORA's als de mijnenkaarten zijn geraadpleegd.

Leemte in kennis EOD-archief

- De locatieaanduidingen op de MORA's zijn onbetrouwbaar en zelfs met juiste gegevens, zijn ze soms verkeerd gearchiveerd. Er kunnen dus MORA's gemist zijn, omdat ze op een verkeerd adres zijn geregistreerd.
- MORA's die geregistreerd zijn met als locatieaanduiding het politiebureau zijn niet geraadpleegd. Dit betreft explosieven die bij de politie zijn ingeleverd, door de politie naar kantoor meegenomen, in beslag genomen wapens en andere naoorlogse explosieven. Deze zijn niet te linken aan een locatie of oorlogshandeling uit WOII en daarom niet bruikbaar voor het onderzoek.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken
Er zijn in het EOD-archief geen relevante meldingen aangetroffen.

3.2.8 Historische verenigingen en heemkundekringen

Vaak hebben historische verenigingen of heemkundekringen periodieken waarin een tal van onderwerpen aan bod komen, waaronder WOII. Het verschilt per vereniging en locatie hoe uitgebreid de betreffende informatie is. Zo hebben sommige verenigingen leden die een speciale interesse in WOII hebben en zijn andere verenigingen meer toegespitst op andere onderwerpen.

Betrouwbaarheid van de bron

In deze archieven wordt zeer uiteenlopende informatie aangetroffen van zeer uiteenlopende bronnen en betrouwbaarheid. Indien er geen tweede bron is, die een melding uit een dergelijke bron bevestigd, is de betrouwbaarheid van de informatie in de analyse in bijlage 3 toegelicht en onderbouwd.

Geraadpleegde historische verenigingen en/of heemkundekringen

Voor onderhavig onderzoek is er geen historische vereniging of heemkundekring geraadpleegd.

3.2.9 Kadaster Zwolle

Het Kadaster is opgericht in 1832 en begon met landmeten onder invloed van Napoleon. Al snel bleek dat de kwaliteit van de kadastrale kaarten onvoldoende was waardoor de kaarten van de verschillende gemeenten niet op elkaar aansluiten. Vanaf 1885 werd zodoende een landelijk Rijksdriehoeksnet gerealiseerd welke nodig was om de kwaliteit van het kaartmateriaal te verbeteren en te waarborgen.[3] Tegenwoordig zijn via het Kadaster o.a. historische kaarten, luchtfoto's en kadastrale informatie te verkrijgen.

Topografische kaarten
Er zijn topografische kaarten beschikbaar van de periode vanaf eind 19e eeuw tot heden. Middels deze kaarten kunnen historische locaties achterhaald worden en ontwikkelingen sinds WOII inzichtelijk gemaakt worden. Ze zijn daarmee zowel voor Onderzoeken Conflictperiode als Onderzoeken na-Conflictperiode zeer nuttig.

Defence Overprints
Tijdens WOII werden door de geallieerden kaarten van strategische gebieden gemaakt op basis van luchtfoto-interpretaties, aangevuld met informatie die men via het verzet kreeg. Dergelijke kaarten betroffen topografische kaarten met daarin gemarkeerd de locaties van Duitse verdedigingswerken, vaak met details van aantallen, soorten en maten van geschutopstellingen.

Kadastrale informatie
Locaties waar oorlogshandelingen plaatsvonden zijn in bronnen vaak omschreven op basis van topografische kenmerken, waardoor die locaties via topografische kaarten te vinden zijn. In officiële documenten worden vaak adressen gebruikt, die nog bestaan, of middels gemeentelijke documenten van straatnaamwijzigingen of omnummeringslijsten te achterhalen zijn. Soms worden locaties echter aangeduid met hun kadastrale nummers, met name op het platteland.

Minuutplans en de Oorspronkelijk Aanwijzende Tafels (OAT's) zijn de basis van deze kadastrale informatie. Minuutplan zijn kaarten met daarop de (oude) percelen aangeduid en de OAT's betreffen bladen met relevante informatie per perceel zoals eigenaar en formaat. Het Nederlandse grondgebied werd ingedeeld in kadastrale gemeentes welke op hun beurt weer onderverdeeld werden secties, welke ieder een eigen letter hadden, en nummers. Een kadastraal perceel werd dus aangeduid als 'Amsterdam F 4126'. Deze originele kadastrale aanduidingen bleven bewaard zolang er niets met het perceel gebeurde. Zodra er grensverleggingen plaatsvonden of er werd bijvoorbeeld gebouwd op het perceel, werd er een nieuw nummer toegekend.[4] Deze wijzingen werden bijgehouden in Bijbladen of Hulpkaarten. Kadastrale aanduidingen uit WOII komen erg vaak niet overeen met de huidige aanduiding. Om oude kadastrale nummers naar huidige locaties om te zetten, dient dus de geschiedenis ervan gereconstrueerd te worden.

[3] Bron: kadaster.nl
[4] Bron: BHIC Brabants Historisch Informatie Centrum

Betrouwbaarheid van de bron

Topografische kaarten
Topografische kaarten worden als betrouwbaar gezien. Ze zijn door ervaren specialisten gemaakt, die als doel hadden een zo nauwkeurig mogelijke weergave van de werkelijkheid te creëren. Bij het gebruik ervan (historische) topografische kaarten moet er echter rekening mee gehouden worden, dat ze over een bepaalde periode worden opgesteld en al bij publicatie op details achterhaald zullen zijn.

Defence Overprints
Defence Overprints worden als betrouwbaar gezien. Het betreffen interpretaties van luchtfoto's, waarbij verdedigingswerken relatief indicatief zijn ingetekend. Hoewel zeer ervaren specialisten deze interpretaties uitvoerden, werden waarnemingen van het verzet ter plaatse gebruikt. Leden van het verzet waren vrijwilligers, vaak zonder specialistische ervaring. Daarnaast probeerden de Duitse troepen dergelijke werken te camoufleren of verborgen op te stellen, soms met misleidende structuren in de omgeving. En tenslotte geldt ook hiervoor dat het een momentopname betreft van de situatie.

Kadastrale informatie
De exacte begrenzing van de percelen op de minuutplans zijn in het begin, vanaf 1832, beperkt betrouwbaar omdat de kwaliteit van de kadastrale kaarten nog onvoldoende was. Het kwam zodoende voor dat de kaarten van naastgelegen gemeenten niet op elkaar aansloten. Door de invoering van het landelijke Rijksdriehoeksnet in 1885 verbeterde de kwaliteit sterk. Voor de ligging van de (oude) kadastrale percelen zijn de minuutplans en vervolgkaarten wel betrouwbaar. Hoewel alle veranderingen in de kadastrale gegevens nauwkeurig worden bijgehouden door het Kadaster hangt de betrouwbaarheid voor het vertalen van oude perceelnummers naar de huidige af van de beschikbaarheid van de kaarten en de hoeveelheid ruilverkaveling die heeft plaatsgevonden.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden de bezettende Duitsers opdracht gegeven aan het Kadaster om alle (bekende) blindgangers in kaart te brengen. Het Kadaster heeft hier (deels) gehoor aan gegeven. De locaties werden vastgelegd op de veldwerken (schetsen welke ter plaatse door landmeters werden gemaakt van de wijziging van perceelgrenzen), in de kadastrale kaarten en in de leggers (bevat perceel omschrijvingen). Bij veranderingen zou deze informatie, zover deze ook daadwerkelijk door het Kadaster was vastgelegd, ook over moeten gaan naar de nieuwe versies. Echter waren niet alle blindganger locaties bekend en zullen ook niet alle wel bekende locaties zijn vastgelegd.

Geraadpleegde informatie

Topografische kaarten
De topografische kaarten van het Kadaster worden online geraadpleegd via www.topotijdreis.nl. Ten behoeve van Onderzoek Conflictperiode worden altijd de kaarten van de jaren 30, 40 en 50 geraadpleegd om een beeld te krijgen van de locatie ten tijde van WOII en specifiek locaties op te zoeken.

Defence Overprints
Onderstaande Defence Overprint-kaarten zijn geraadpleegd.

Defence Overprint kaarten		
Kaart. Nr.	**Omschrijving kaarten**	**Relevant**
358	Lisse,, 12 april 1945, Eastern Holland 25.000	Ja

Kadastrale informatie
Er was geen noodzaak tot het achterhalen van Kadastrale informatie.

3.2.10 Overige Nederlandse archieven

Naast de reeds vermelde archiefinstellingen, zijn er nog andere uiteenlopende archiefinstellingen in Nederland die relevante informatie voor Vooronderzoek (kunnen) bevatten. Dit betreft vaak kleinere archieven van bijvoorbeeld lokale musea, het NS-archief en soms zelfs privé-archieven. Dergelijke archieven zijn niet voor elke locatie aanwezig en er is conform CS-VROO geen verplichting ze te raadplegen.

3.2.10.1 Nationaal Brandweer Documentatie Centrum (Brandweerarchief)

Door de brandweer is een chronologisch overzicht opgesteld van grootschalige ongevallen in Nederland waarin gebeurtenissen zijn opgenomen met een som van doden en gewonden groter of gelijk aan tien. Uitgangspunt voor dit criterium is dat een dergelijk aantal slachtoffers vraagt om een enigszins omvangrijke en gecoördineerde inzet van medische hulpverlening. Deze lijst omvat ook de periode van WOII en aan WOII gerelateerde ongevallen in de periode hierna.

Betrouwbaarheid van de bron

De bron wordt als wisselend betrouwbaar gezien, aangezien de bronnen die gebruikt zijn voor het opstellen van deze lijsten zeer divers zijn en variëren van gedigitaliseerde kranten tot in archieven gevonden verslagen of dagboeken/rapporten van de Luchtbeschermingsdienst. Ook zitten er diverse vermeldingen uit secundaire literatuur bij.

Geraadpleegde documenten

Brandweerarchief	
Omschrijving documenten	**Relevant**
Branden met grote aantallen slachtoffers Nederland v8 1	Nee, 1
Grootschalig verkort NBDC site aug 2015	Nee, 1
Grootschalig 3 oorlogsjaren 40-45	Nee, 1
Omgekomen leden LBV HVD BB	Nee, 1

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Er zijn in het archief geen relevante meldingen aangetroffen.

3.2.11 Getuigenverklaringen

Interviews met ooggetuigen, die informatie hebben over de eventuele aanwezigheid van neergestorte vliegtuigen, afgeworpen bommen en andere gevechtshandelingen binnen het gebied, kan veel bruikbare informatie opleveren. Ruim 75 jaar na dato is het aantal ooggetuigen echter zeer beperkt. Vanuit het CS-VROO is er geen verplichting om getuigen te raadplegen.

Betrouwbaarheid van de bron

Eventuele ooggetuigen waren ten tijde van WOII meestal erg jong en bovendien vonden de gebeurtenissen meer dan 75 jaar geleden plaats. Verklaringen van ooggetuigen zijn daarom niet altijd betrouwbaar, waardoor een ooggetuigenverklaring altijd door een tweede bron bevestigd dient te worden, of onderbouwd zal worden waarom een specifieke verklaring als betrouwbaar wordt gezien bij afwezigheid van een andere bron.

Geraadpleegde getuigen

Er zijn voor onderhavig onderzoek geen getuigen geraadpleegd.

3.2.12 Buitenlandse archieven

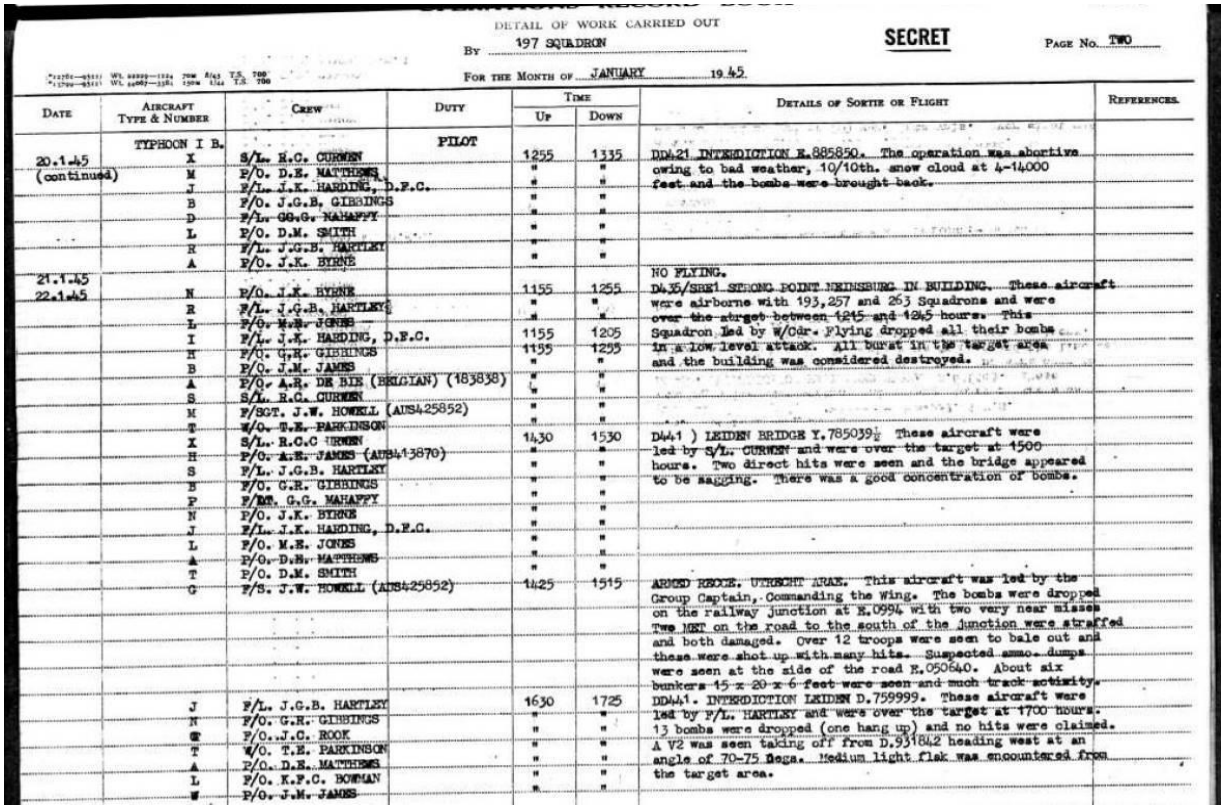
In het buitenland zijn diverse archieven met uitgebreide informatie over WOII. Deze bevatten archiefstukken, boeken en foto's van oorlogshandelingen gemaakt of buitgemaakt door de troepen van het land waar het betreffende archief staat. Aangezien eenheden van diverse nationaliteiten op Nederlands grondgebied hebben gevochten, bevatten deze archieven vaak informatie over het voorkomen van explosieven in Nederland. De buitenlandse archieven betreffen de onderstaande en de buitenlandse luchtfotoarchieven zoals in §3.3 vermeld.

3.2.12.1 The National Archives te Londen

The National Archives te Londen (verder "TNA") is het officiële archief van Groot-Brittannië, met informatie over de Britse geschiedenis tot meer dan 1.000 jaar geleden. Hier zijn ondermeer operationele aanvalsgegevens te vinden met informatie over luchtaanvallen van de Royal Air Force (verder "RAF") tijdens WOII. In dit archief dienen de volgende collecties geraadpleegd te worden conform het CS-VROO:

- Bomber Command AIR14 day and night bomb raid sheets (1940-1945) en form E summaries (1940-1942)
- Bomber Command AIR24 appendices
- Coastal Command AIR15 strike sheets
- Fighter Command AIR24 appendices
- Allied Expeditionary Air Force (AEAF) / Second Tactical Air Force AIR37 daily logs
- AIR27 Squadron-dagboeken van relevante eenheden, indien raadpleging van de voorgaande toegangen daartoe aanleiding geeft.

Indien uit het overig bronnenmateriaal blijkt dat Britse en aanverwante landmacht-eenheden betrokken waren bij oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied, dienen in dit archief de relevante War Diaries van de betreffende eenheden geraadpleegd te worden.



DETAIL OF WORK CARRIED OUT BY 197 SQUADRON FOR THE MONTH OF JANUARY 1945

SECRET

PAGE No. TWO

DATE	AIRCRAFT TYPE & NUMBER	CREW	DUTY	TIME UP	TIME DOWN	DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT	REFERENCES
	TYPHOON I B.		PILOT				
20.1.45 (continued)	X	S/L. R.C. CURWEN		1255	1335	DD421 INTERDICTION E.885850. The operation was abortive owing to bad weather, 10/10th. snow cloud at 4-14000 feet and the bombs were brought back.	
	M	P/O. D.E. MATTHEWS		"	"		
	J	F/L. J.K. HARDING, D.F.C.		"	"		
	B	P/O. J.G.B. GIBBINGS		"	"		
	D	F/L. GG.G. MAHAFFY		"	"		
	L	P/O. D.M. SMITH		"	"		
	R	F/L. J.G.B. HARTLEY		"	"		
	A	P/O. J.K. BYRNE		"	"		
21.1.45						NO FLYING.	
22.1.45	N	P/O. J.K. BYRNE		1155	1255	D435/SHE1 STRONG POINT NEUSBURG IN BUILDING. These aircraft were airborne with 193,257 and 263 Squadrons and were over the target between 1245 and 1345 hours. This Squadron led by W/Cdr. Flying dropped all their bombs in a low level attack. All burst in the target area and the building was considered destroyed.	
	R	F/L. J.G.B. HARTLEY		"	"		
	L	P/O. M.E. JONES		"	"		
	I	F/L. J.K. HARDING, D.F.C.		1155	1205		
	H	P/O. G.R. GIBBINGS		1155	1255		
	B	P/O. J.M. JAMES		"	"		
	A	P/O. A.R. DE BIE (BELGIAN) (183838)		"	"		
	S	S/L. R.C. CURWEN		"	"		
	M	F/SGT. J.W. HOWELL (AUS425852)		"	"		
	T	W/O. T.E. PARKINSON		"	"		
	X	S/L. R.C.C IRWEN		1430	1530	D441) LEIDEN BRIDGE Y.785039½ These aircraft were led by S/L. CURWEN and were over the target at 1500 hours. Two direct hits were seen and the bridge appeared to be sagging. There was a good concentration of bombs.	
	H	P/O. A.E. JAMES (AUS413870)		"	"		
	S	F/L. J.G.B. HARTLEY		"	"		
	B	P/O. G.R. GIBBINGS		"	"		
	P	F/SGT. G.G. MAHAFFY		"	"		
	N	P/O. J.K. BYRNE		"	"		
	J	F/L. J.K. HARDING, D.F.C.		"	"		
	L	P/O. M.E. JONES		"	"		
	A	P/O. D.E. MATTHEWS		"	"		
	T	P/O. D.M. SMITH		"	"		
	C	F/S. J.W. HOWELL (AUS425852)		1425	1515	ARMED RECCE. UTRECHT AREA. This aircraft was led by the Group Captain, Commanding the Wing. The bombs were dropped on the railway junction at E.0994 with two very near misses Two MET on the road to the south of the junction were strafed and both damaged. Over 12 troops were seen to bale out and these were shot up with many hits. Suspected ammo. dumps were seen at the side of the road E.050640. About six bunkers 15 x 20 x 6 feet were seen and much track activity.	
	J	F/L. J.G.B. HARTLEY		1630	1725	DD441. INTERDICTION LEIDEN D.759999. These aircraft were led by F/L. HARTLEY and were over the target at 1700 hours. 13 bombs were dropped (one hang up) and no hits were claimed. A V2 was seen taking off from D.931842 heading west at an angle of 70-75 degs. Medium light flak was encountered from the target area.	
	N	F/O. G.R. GIBBINGS		"	"		
	C	F/O. J.C. ROOK		"	"		
	T	W/O. T.E. PARKINSON		"	"		
	A	P/O. D.E. MATTHEWS		"	"		
	L	P/O. K.F.C. BOWMAN		"	"		
	W	P/O. J.M. JAMES		"	"		

Figuur 3.2.9.1-I. Voorbeeld van de verslaglegging van de resultaten van een luchtaanval uitgevoerd door de RAF (in dit geval 197 Squadron van de 2nd Tactical Air Force). Per dag wordt vermeld welke piloten met welk type toestel bij een aanval betrokken was, met geplande doelwit en waargenomen resultaten gerapporteerd. Bron: The National Archives te Londen.

Betrouwbaarheid van de bron

Van de uitgevoerde luchtaanvallen zijn operationele aanvalsverslagen opgesteld. Hierin staan vermeld welke vliegtuigen, op welke dag en welk tijdstip, met welke wapens en op welk doelwit geacht werden een aanval uit te voeren. Daarnaast is achteraf door de bemanning gerapporteerd wat ze gedurende hun vlucht daadwerkelijk hebben uitgevoerd. Wat betreft deel één – type en aantallen vliegtuigen, datum en tijd, soorten wapens en het beoogd doelwit – zijn deze rapporten zeer betrouwbaar. Wat betreft deel twee – daadwerkelijk uitgevoerde aanvallen – zijn de rapporten maar zeer beperkt betrouwbaar en dienen door een tweede bron bevestigd te worden. Uit ervaring van T&A en onderzoeken van de RAF blijkt dat het beoogde doelwit (zeker in het begin van WOII) vaak niet gevonden werd en een verkeerd doelwit werd aangevallen. Daarnaast blijkt – ook uit ervaring van T&A en onderzoeken van de RAF – dat de gemelde resultaten vaak sterk overdreven waren.

Ook door de grondtroepen zijn verslagen opgesteld van hun acties en ervaringen, zoals de War Diaries van de Britten en de After Action Reports van de Amerikaanse troepen. Hier staan onder andere de bewegingen van de troepen in, of ze onder vuur lagen, waar ze vijanden waarnamen, etc. De betrouwbaarheid wisselt. Meldingen dat men onder vuur lag, zullen betrouwbaar zijn, echter locaties en meldingen van derden zijn minder betrouwbaar. Bij meldingen van locaties kunnen fouten van het kaartlezen naar voren komen, of is de omschrijving te karig om te bepalen waar men zich bevond. Indien locaties door derden gemeld werden, is de kans op fouten nog veel groter. Dit geldt ook voor meldingen van derden over andere zaken, net als schattingen van de sterkte van de vijand.

Geraadpleegde toegangsnummers van het National Archives te Londen

Relevante zoekslag in gegevens van de RAF
Om te voldoen aan de richtlijnen m.b.t. het doen van een relevant onderzoeksinspanning in de gegevens van de RAF, zoals gesteld in het CS-VROO, is Wardocs geraadpleegd. Zie §3.2.12.5 voor een nadere toelichting. De documenten van de hieronder vermelde toegangsnummers, zijn door een onderzoeker van T&A geraadpleegd.

Toegangsnummer AIR 37 – 2nd Tactical Air Force: Registered files and reports		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
715-718	Daily Log Second Tactical Air Force, Sept. 1944 – May 1945	Nee, 1

Leemte in kennis National Archives te Londen

- De gemelde aangevallen locaties zijn notoir onbetrouwbaar.
- De gemelde resultaten van de aanval zijn vaak sterk overdreven.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken
Er zijn in het archief geen relevante meldingen aangetroffen.

3.2.12.2 Library and Archives Canada

De Library and Archives Canada ("Ottawa") te Ottawa is het officiële archief van Canada. Hier zijn o.a. War Diaries van de Canadese eenheden, Defence Overprints en (lucht)foto's van WOII ondergebracht. Conform het CS-VROO dienen in dit archief de relevante War Diaries van de betreffende eenheden geraadpleegd te worden, indien uit het overige bronnenmateriaal blijkt dat Canadese landmachteenheden betrokken waren bij de oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied.

Betrouwbaarheid van de bron

Hiervoor geldt hetzelfde als voor The National Archives te Londen met betrekking tot de opgestelde verslagen van grondtroepen (zie §3.2.12.1), hetzelfde voor Defence Overprints als omschreven voor het Kadaster Zwolle (zie §3.2.9) en hetzelfde voor luchtfoto's als in het algemeen zoals omschreven in §3.3.

Geraadpleegde toegangsnummers van Library and Archives Canada

Voor onderhavig onderzoek is het archief niet geraadpleegd.

3.2.12.3 The National Archives and Records Administration te College Park

The National Archives and Records Administration ("NARA") te College Park is het officiële archief van de Verenigde Staten. Hier zijn o.a. vluchtgegevens van luchtaanvallen van de United States Army Air Forces en (lucht)foto's van WOII te vinden. Conform het CS-VROO is het raadplegen van dit archief verplicht indien uit het andere bronnenmateriaal blijkt dat het onderzoeksgebied is getroffen door luchtaanvallen uitgevoerd door de United States Army Air Forces (USAAF). In dat geval wordt tenminste de collectie Mission Reports ('World War II Combat Operations Reports 1941 - 1946'; Record Group 18 geraadpleegd.

Als uit het overige bronnenmateriaal blijkt dat Amerikaanse landmachteenheden betrokken waren bij oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied, dan worden in NARA relevante After Action Reports van de betreffende eenheden geraadpleegd.

Betrouwbaarheid van de bron

Hiervoor geldt hetzelfde als voor The National Archives te Londen met betrekking tot vluchtgegevens en rapporten van de landmachteenheden (zie §3.2.12.1) en hetzelfde als voor luchtfoto's in het algemeen zoals omschreven in §3.3.

Geraadpleegde toegangsnummers van NARA te College Park

Dit archief is voor onderhavig onderzoek niet geraadpleegd, aangezien er op basis van de geraadpleegde bronnen geen aanleiding was om aanvullende, relevante informatie in dit archief te verwachten.

3.2.12.4 Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg

Het Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg bevat de informatie van de Duitse militaire geschiedenis vanaf 1867. Conform de richtlijnen van het CS-VROO dient ten minste de collectie Lageberichte van de Luftwaffenführungsstab Ic geraadpleegd, die meldingen bevat over bomafworpen op Nederlands grondgebied in de periode 10 mei 1940 - 10 november 1941.

Betrouwbaarheid van de bron

Er zijn diverse soorten Duitstalige rapporten te vinden. Deze lopen uiteen van rapporten opgesteld door een Duitse autoriteit op een locatie in Nederland die verslag legde van gebeurtenissen ter plaatse (zoals een Ortskommandant) tot aan korte samenvattende rapporten die naar Duitsland werden gestuurd om verslag te doen van de gebeurtenissen (vaak luchtactiviteit) in Nederland. Voor deze rapporten geldt hetzelfde als voor de archiefstukken uit gemeentearchieven, regionale archieven en het Nationaal Archief, namelijk dat de gebeurtenis zelf betrouwbaar is, maar de betrouwbaarheid van de details afhangen van de persoon die rapporteert en zijn positie.

Tevens bevat het archief enkele luchtfoto's uit WOII. Hiervoor geldt hetzelfde als voor luchtfoto's in het algemeen zoals omschreven in §3.3.

Geraadpleegde inventarissen van het Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg

RH24-88: LXXXVIII. Armeekorps		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
RH24-88/13	Tätigkeitsberichte Juni-Dezember 1942	Nee, 1
RH24-88/70	Tätigkeitsberichte Januar-Juni 1943	Nee, 1
RH24-88/78	Tätigkeitsberichte Juli-Dezember 1943	Nee, 1
RH24-88/90	Tätigkeitsberichte Januar-Juni 1944	Nee, 1
RH24-88/99	Tätigkeitsberichte Juli-August 1944	Nee, 1

RL 2-II – Generalstab der Luftwaffe / Luftwaffeführungsstab, 1931-1945		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
4 5. Abteilung (Ic; Feindaufklärung, Abwehr, geistige Betreuung) 4.3 Lagemeldungen, Lageberichte 4.3.1 Reichsgebiet und alle Fronten Bandfolgetitel: Lageberichte alle Fronten.- Eigener und Feindeinsatz, Aufklärung		
RL 2-II/205	9. - 21. Mai 1940	Nee, 1
RL 2-II/206	22. - 27. Mai 1940	Nee, 1
RL 2-II/207	28. Mai - 2. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/208	3. - 8. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/209	9. - 14. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/210	15. - 22. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/211	23. - 30. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/211a	1. - 6. Juli 1940	Nee, 1
RL 2-II/212	7. - 20. Juli 1940	Nee, 1
RL 2-II/213	21. Juli - 1. Aug. 1940	Nee, 1
RL 2-II/1025	2. - 11. Aug. 1940	Nee, 1
RL 2-II/1026	12. - 16. Aug. 1940	Nee, 1
RL 2-II/214	15. - 22. Sept. 1940	Nee, 1
RL 2-II/215	23. Sept. - 1. Okt. 1940	Nee, 1
RL 2-II/216	3. - 13. Okt. 1940	Nee, 1
RL 2-II/217	14. - 24. Okt. 1940	Nee, 1
RL 2-II/218	25. Okt. - 4. Nov. 1940	Nee, 1
RL 2-II/219	5. - 13. Nov. 1940	Nee, 1

RL 2-II – Generalstab der Luftwaffe / Luftwaffeführungsstab, 1931-1945		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
4 5. Abteilung (Ic; Feindaufklärung, Abwehr, geistige Betreuung) 4.3 Lagemeldungen, Lageberichte 4.3.1 Reichsgebiet und alle Fronten Bandfolgetitel: Lageberichte alle Fronten.- Eigener und Feindeinsatz, Aufklärung		
RL 2-II/220	14. - 19. Nov. 1940	Nee, 1
RL 2-II/221	20. - 26. Nov. 1940	Nee, 1
RL 2-II/222	27. Nov. - 3. Dez. 1940	Nee, 1
RL 2-II/223	4. - 12. Dez. 1940	Nee, 1
RL 2-II/224	13. - 21. Dez. 1940	Nee, 1
RL 2-II/225	22. - 31. Dez. 1940	Nee, 1
RL 2-II/226	1. - 9. Jan. 1941	Nee, 1
RL 2-II/227	10. - 18. Jan. 1941	Nee, 1
RL 2-II/228	19. - 31. Jan. 1941	Nee, 1
RL 2-II/229	1. - 9. Febr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/230	10. - 18. Febr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/231	19. - 28. Febr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/232	1. - 8. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/233	9. - 16. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/234	17. - 21. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/235	22. - 24. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/236	25. - 31. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/237	1. - 7. Apr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/238	8. - 14. Apr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/239	15. - 22. Apr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/240	23. - 30. Apr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/241	1. - 6. Mai 1941	Nee, 1
RL 2-II/242	7. - 14. Mai 1941	Nee, 1
RL 2-II/243	15. - 26. Mai 1941	Nee, 1
RL 2-II/244	27. Mai - 7. Juni 1941	Nee, 1
RL 2-II/245	8. - 15. Juni 1941	Nee, 1
RL 2-II/246	16. - 25. Juni 1941	Nee, 1
RL 2-II/247	26. - 30. Juni 1941	Nee, 1
RL 2-II/248	1. - 6. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/249	7. - 12. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/250	13. - 18. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/251	19. - 24. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/252	25. - 31. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/253	1. - 9. Aug. 1941	Nee, 1
RL 2-II/254	10. - 16. Aug. 1941	Nee, 1
RL 2-II/255	17. - 22. Aug. 1941	Nee, 1
RL 2-II/256	23. - 28. Aug. 1941	Nee, 1
RL 2-II/257	29. Aug. - 3. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/258	4. - 8. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/259	9. - 14. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/260	15. - 20. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/261	21. - 26. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/262	27. Sept. - 2. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/263	3. - 9. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/264	10. - 14. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/265	15. - 18. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/266	19. - 23. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/267	24. - 28. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/268	28. Okt. - 3. Nov. 1941	Nee, 1
RL 2-II/269	4. - 9. Nov. 1941	Nee, 1

RM 7- OKM / Seekriegsleitung der Kriegsmarine		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
Seekriegsleitung		
RM 7/345	Bd. 18 Entfernen15. - 23. Aug. 1940	Nee, 1
RM 7/346	Bd. 19 Entfernen24. - 31. Aug. 1940	Nee, 1
RM 7/347	Bd. 20 Entfernen1. - 8. Sept. 1940	Nee, 1
RM 7/348	Bd. 21 Entfernen9. - 21. Sept. 1940	Nee, 1

RM45/II: Kriegstagebücher		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	Geen relevante inventarissen aangetroffen	

RW 37 - Wehrmachtsbefehlshaber in den Niederlanden (1940-1945)		
De stukken betreffen vooral in beslag genomen zaken als vliegtuigen, grond en 'Kriegswichtige Objekten'. Verder een deel over in Nederland gesneuvelde Duitse soldaten		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
RW37/23	Wochenlageberichte Bd.1: 29. Dez. 1941-30. Aug. 1942	Nee, 1
RW37/24	Wochenlageberichte Bd.2: 31 Aug. 1942 – 16. Mai 1943	Nee, 1
RW37/25	Wochenlageberichte Bd.3: Juni-Nov. 1943	Nee, 1

Leemte in kennis Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg

- Veel informatie van Duitse instanties is in WOII verloren gegaan in de strijd, bewust vernietigd, of kwijtgeraakt. Op voorhand kan daarom zondermeer worden gesteld dat er mogelijk informatie ontbreekt in de geraadpleegde inventarissen.
- Diverse van de stukken, zoals de Kriegstagebücher, zijn handgeschreven. Deze handschriften zijn niet altijd goed te ontcijferen.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Er zijn in het archief geen relevante meldingen aangetroffen.

3.2.12.5 Wardocs (Hans Nauta)

T&A werkt regelmatig samen met het bedrijf Wardocs van de gerenommeerde onderzoeker Hans Nauta. Via Wardocs worden gegevens omtrent bombardementen en/of vliegtuigcrashes aangeleverd uit buitenlandse archieven zoals The National Archives te Londen, The National Archives and Records Administration ("NARA") te College Park en het Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg.

Betrouwbaarheid van de bron

Hans Nauta bezit een zeer uitgebreid archief van documenten uit genoemde archieven, verwerkt in een uitvoerige database en heeft zeer veel ervaring met het raadplegen van de archieven en het assisteren bij Vooronderzoeken naar mogelijk aanwezige explosieven. Daarbij levert hij scans van de originele archiefstukken met bronvermelding. Daarmee levert hij informatie gebaseerd op degelijk onderzoek en waarvan de bron verifieerbaar is. Voor de geleverde stukken geldt dat ze dezelfde betrouwbaarheid hebben als reeds gemeld bij betreffende archieven. Omdat Hans Nauta een zeer uitgebreide database heeft, die hij uitvoerig raadpleegt, zijn in feite enkele leemtes in kennis van bepaalde bronnen gedekt. Zijn bevindingen worden altijd onderbouwd gerapporteerd, waarbij T&A dit analyseert en verwerkt in kader van het onderzoek.

Relevante zoekslag in gegevens van de RAF

Om te voldoen aan de richtlijnen m.b.t. het doen van een relevante onderzoeksinspanning in de gegevens van de RAF, zoals gesteld in het CS-VROO, is Wardocs geraadpleegd. Op basis van de zeer uitgebreide en systematisch toegankelijke database van Wardocs is daarmee een relevante zoekslag gedaan in de volgende bronnen:

Commands

- AIR14: Bomber Command. Day and night bomb raid sheets (1940-1945) en form E summaries (1940-1942)
- AIR15: Coastal Command. Strike sheets
- AIR16: Fighter Command
- AIR24: Fighter Command and Bomber Command. Appendices.
- AIR37: Allied Expeditionary Air Force en Second Tactical Air Force, daily logs

Groups

- AIR25: Groups

Squadrons

- AIR27: Squadrons

Voor de stukken van Bomber Command RAF geldt tevens dat T&A de boeken van Zwanenburg als relevante zoekslag beschouwd. Hoewel de heer Zwanenburg voor deze werken uitsluitend de Daily en Weekly Summaries uit het archief van The National Archives te Londen heeft gebruikt en die voor bepaalde periodes van WOII niet uitvoerig zijn, is T&A van mening dat het volstaat. De reden hiervoor is drieledig.

Ten eerste de betrouwbaarheid van de locatieaanduidingen in de stukken van Bomber Command RAF – deze zijn namelijk notoir onbetrouwbaar.[5] Zeker aangezien de RAF al vroeg in de oorlog overging tot vrijwel uitsluitend nachtelijke aanvallen, wat de navigatie niet ten goede kwam. Een melding in deze stukken van een aanval in of nabij het onderzoeksgebied, zonder bevestiging uit een bron die betrouwbaar is m.b.t. de locatie, zou daardoor op geen enkele wijze leiden tot een andere conclusie van het onderzoek.

Ten tweede heeft de heer Zwanenburg voor zijn onderzoeken reeds een vrij uitvoerige zoekslag gemaakt en de meldingen m.b.t. Nederland verwerkt in zijn boeken. Een meer uitvoerige zoektocht, zonder dat er aanvullende informatie beschikbaar is om gericht te kunnen zoeken, zou dus dieper moeten gaan en erg arbeidsintensief zijn.

Ten derde zit de leemte in de boeken van Zwanenburg voornamelijk aan het einde van WOII, toen de oorlog in alle hevigheid in en nabij Nederland plaatsvond. Dit wordt ondervangen doordat T&A de Daily Logs van de 2nd Tactical Air Force doorneemt, waar de grootste leemte inzit in het werk van Zwanenburg voor deze fase van de oorlog. Tevens raadpleegt T&A luchtfoto's van eind WOII, zodat ook incidentele en/of niet in andere bronnen vastgelegde sporen van oorlogshandelingen gevonden worden. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een luchtaanval op of nabij het onderzoeksgebied, voert T&A waar nodig alsnog een zoekslag uit in de archieven van de RAF.

Met andere woorden: Op voorhand – dus zonder concrete aanwijzing uit andere bron – onderzoek doen in de stukken van Bomber Command RAF kan alleen leiden tot een andere conclusie indien (1) de locatieaanduiding in de betreffende stukken correct en nauwkeurig genoeg zijn, (2) de aanval niet reeds vermeld was in de boeken van Zwanenburg, (3) geen enkele andere bron melding doet van bominslagen, (4) er een luchtfoto beschikbaar is van na de aanval en (5) de luchtfoto sporen laat zien die de aanval bevestigen. Volgens T&A staat de extra inspanning daardoor niet in verhouding tot de kans op bruikbare resultaten die anderzijds niet verkregen zouden zijn.

T&A doorzoekt het archief van Bomber Command RAF wel indien er uit andere bronnen aanwijzingen zijn, die duiden op een bombardement door eenheden van dit Command.

Door Wardocs geraadpleegde toegangsnummers van het National Archives te Londen

Er is via Wardocs geen relevante informatie met betrekking tot onderhavig onderzoek achterhaald.

[5] Doelwitten werden vaak niet gevonden, of herkend, zeker in het begin van de oorlog en bij nachtelijke aanvallen. Uit een onderzoek van de RAF uit augustus 1941, het Bensusan-Butt report, bleek dat in de zomer van 1941 slechts 20% van de bommen binnen een straal van circa 8 kilometer van het doelwit terecht kwamen. Hoewel gedurende WOII dit verbeterde, bleef het een probleem voor de geallieerde luchtmacht.

3.2.12.6 Service Historique de la Défense, Château de Vincennes (Frankrijk)

De Service Historique de la Défense ("SHD") is het archief van het Franse ministerie van defensie. Het bevat met name stukken over de Franse militaire historie vanaf de 17de eeuw. Hoewel het Franse leger en luchtmacht betrekkelijk weinig actief zijn geweest in WOII in Nederland, geldt met name voor Zeeland en enkele delen van Brabant dat ze in de meidagen van 1940 slag hebben geleverd en luchtaanvallen hebben uitgevoerd.

Betrouwbaarheid van de bron

Hiervoor geldt hetzelfde als voor The National Archives te Londen (zie §3.2.12.1) en collectie 409 uit het NIMH (zie §3.2.4), namelijk dat gevechtsverslagen en behaalde resultaten bewust of onbewust overdreven kunnen zijn, in de hitte van de strijd waarnemingen soms foutief waren en dat de Fransen minder bekend waren met Nederland en dus plaatsnamen en locaties verkeerd vermelden.

Geraadpleegde toegangsnummers van Service Historique de la Défense

Voor onderhavig onderzoek is het archief niet geraadpleegd.

3.2.13 Informatie van internet

Tegenwoordig is ook internet een goede bron voor informatie, ook voor Vooronderzoek. Hoewel op internet informatie staat waarvan de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid in twijfel getrokken kunnen worden, zijn er tegenwoordig ook veel archiefinstellingen die foto's, archiefstukken, dagboeken en meer gedigitaliseerd materiaal beschikbaar hebben gesteld via hun website. Daarnaast is er informatie te vinden van amateurhistorici, krantenberichten van de afgelopen decennia, contactgegevens van mogelijke getuigen en locatiedeskundigen en meer.

Betrouwbaarheid van de bron

De betrouwbaarheid van informatie van internet is zeer sterk wisselend. Er wordt alleen informatie van internet verwerkt in onderzoeken wanneer de bron als redelijk tot zeer betrouwbaar wordt gezien, of tenminste in één betrouwbare bron wordt bevestigd. Indien de informatie van internet doorslaggevend is voor een analyse, zal de betrouwbaarheid in de analyse in bijlage 3 vermeld worden.

Website Vergeltungswaffen

De website http://www.vergeltungswaffen.nl/ geeft een overzicht van gebeurtenissen omtrent V-wapens (V_1 en V_2) in Nederland. Op de kaart zijn locaties van inslagen en lanceerinstallaties aangegeven. Bij de meldingen wordt eventueel aanvullende beschikbare informatie betreffende datum en locatie weergegeven. De meldingen zijn echter niet voorzien van bronverwijzing. Op basis van eigen onderzoek kan worden gesteld dat de aangegeven locaties en data niet altijd correct zijn en er meldingen dubbel op de kaart staan. Tevens blijkt dat er verschillende meldingen in kaart staan waarvan de exacte locatie niet te achterhalen is. Vergeltungswaffen.nl is in dit onderzoek gebruikt voor een indicatie van de gebeurtenissen omtrent V-wapens. Meldingen dienen ter afbakening van op explosieven verdachte gebieden altijd te kunnen worden bevestigd met informatie uit andere bronnen.

Geraadpleegde websites

Website	Korte toelichting	Bronverwijzing[6]
http://www.topotijdreis.nl/	Historische kaarten van Kadaster	Kadaster topotijdreis
http://www.echodelta.net/mbs/eng-translator.php	Website om coördinaten die de geallieerden gebruikten om te zetten naar huidige locaties.	N.v.t.
http://www.vergeltungswaffen.nl	Overzicht van V1 en V2-inslagen in Nederland	Vergeltungswaffen
www.ikme.nl	Indicatieve kaart militair erfgoed	ikme
https://www.delpher.nl/nl/kranten	Digitaal archief van historische kranten	Delpher
https://www.verliesregister.studiegroepluchtoorlog.nl/ahome/lossregister/	De meest complete database van vliegtuigcrashes uit WOII in Nederland. Wordt ook up to date gehouden.	Verliesregister
https://m.facebook.com/Hillegom.dichtbij/photos/munitie-uit-ringvaart-gehaaldstreek-de-complete-ringvaart-wordt-voor-het-eerst-i/230898640372604/	Informatie betreffen baggeren Ringvaart	Hillegom dichtbij Ringvaart
https://issuu.com/twovisions/docs/ln_week_44_12	Inzien exemplaren Lisser Nieuws	Lisser Nieuws

[6] In bijlage 3 wordt in de kolom "bronverwijzing" naar deze termen verwezen voor de betreffende website.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.3 LUCHTFOTO-INTERPRETATIE

In WOII zijn door de geallieerden diverse fotoverkenningsvluchten boven Nederland uitgevoerd. Veel van deze luchtfoto's zijn terug te vinden in de Speciale Collecties van de bibliotheek van Wageningen UR ("Wag") en bij het Kadaster in Zwolle ("Zwolle"). Ook de luchtfotocollectie van de Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland ("RCAHMS") / National Collection of Aerial Photography ("NCAP") te Edinburgh (waarbinnen twee afzonderlijke archieven, "ACIU/JARIC") en the National Archives and Records Administration te College Park ("NARA") hebben (een grote hoeveelheid) luchtfoto's van Nederland beschikbaar. The National Archives te Londen ("TNA"), de Laurier Military History Archive in Canada ("LMH"), de National Air Photo Library Ottawa ("Canada"), het Bundesarchiv/Militärarchiv te Freiburg ("BAF") en het spoorwegmuseum te Utrecht ("SMU") beschikken over een beperkter aantal luchtfoto's van Nederland.

Criteria luchtfotoselectie

Luchtfoto's worden geselecteerd op basis van de opnamedatum, dekking, schaal en kwaliteit van de luchtfoto. Middels deze criteria wordt de keuze voor de meest bruikbare luchtfoto's in relatie tot de oorlogshandeling gemaakt. De datum is daarbij erg belangrijk. Bij voorkeur wordt een foto van zo kort mogelijk na een oorlogshandeling gebruikt, omdat daarop de sporen ervan in de regel duidelijker zichtbaar zijn. Om deze sporen goed te onderscheiden wordt – waar nodig - een foto van voor de oorlogshandeling geraadpleegd, bij voorkeur van een datum van zo kort mogelijk ervoor. Daarnaast is beeldkwaliteit zeer belangrijk. De voorkeur gaat uit naar een scherpe foto, die het gebied goed dekt, van een goede schaal is en zonder beperkende factoren, zoals aanwezigheid van bewolking, inundaties, of beschadigingen aan de foto zelf. Daarom worden de Nederlandse luchtfotoarchieven van Wageningen en Zwolle normaal gesproken als eerste geraadpleegd, omdat deze laatstgenoemde factoren online snel inzichtelijk zijn. Deze archieven bevatten in de regel echter slechts foto's vanaf september 1944 en sporadisch van de jaren daarvoor. Indien de luchtfoto's uit deze archieven niet volstaan, worden de collecties van RCAHMS/NCAP, LMH en/of andere archieven geraadpleegd. Zie ook bijlage 5 voor een de afspraken met de opdrachtgever m.b.t. de selectie van luchtfoto's.

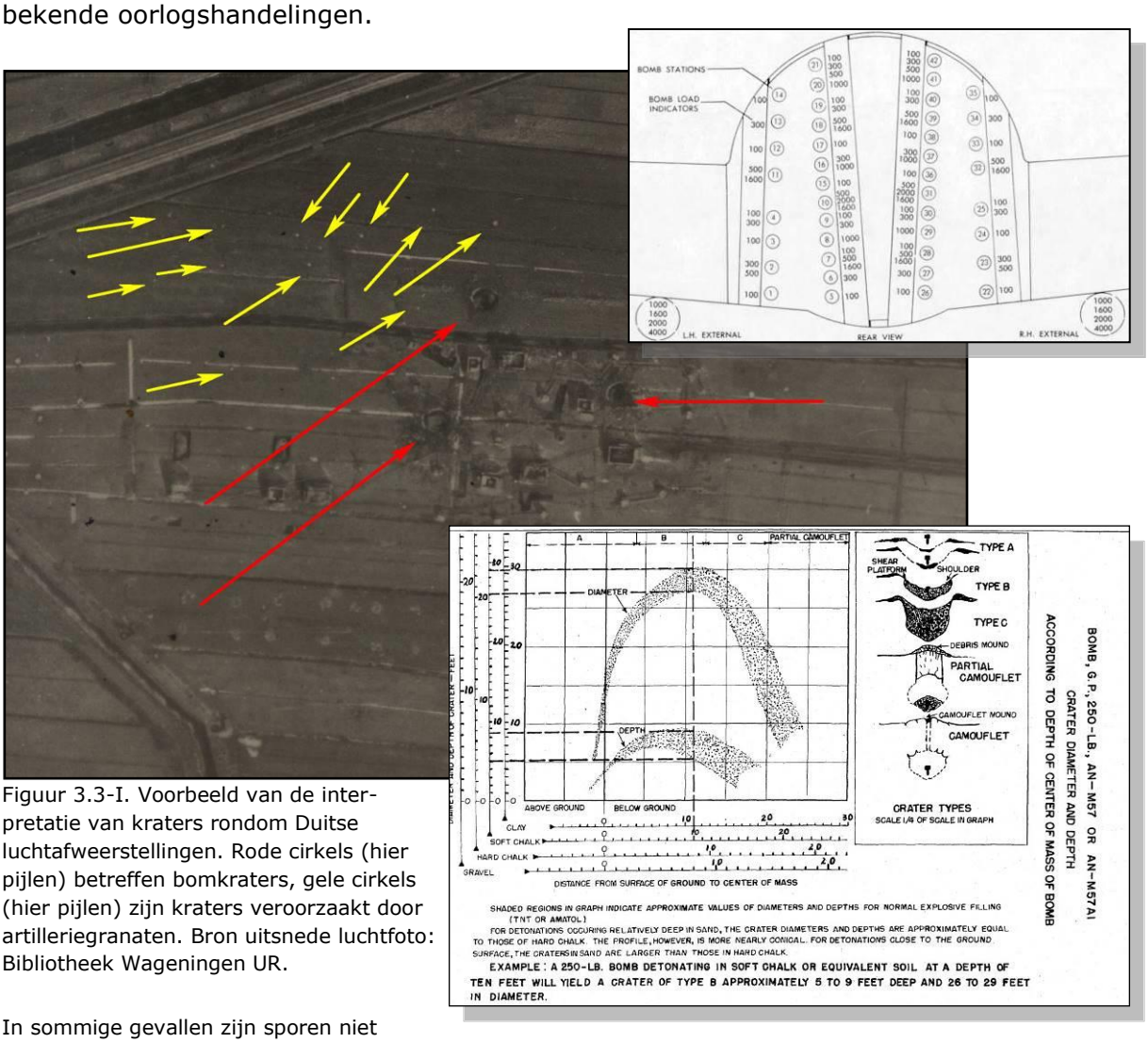
Tevens wordt een vlakdekkende luchtfotoanalyse uitgevoerd met foto's van eind WOII teneinde een zo compleet mogelijk beeld van de oorlogshandelingen te verkrijgen. Dit wordt gedaan ongeacht of er meldingen van oorlogshandelingen in de tijd ervoor zijn.

Luchtfoto-interpretatie

Foto's worden door deskundigen met ervaring in de interpretatie van luchtfoto's uit het tijdvak 1940-1945 onafhankelijk van elkaar geïnterpreteerd. Eén van deze deskundigen voert deze analyse uit met de kennis van informatie uit het overige bronnenmateriaal. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een beeldbewerkingsprogramma waarmee o.a. helderheid, contrast en scherpte van de foto zijn aan te passen. De tweede analist voert zijn analyse uit zonder de aanvullende informatie uit het bronnenmateriaal en maakt gebruik van ArcGIS en de geogerefereerde luchtfoto. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Image Analysis Toolbox en Effect Toolbox voor de beeldbewerking en –analyse (o.a. Dynamic Range Adjustment, Swipe functionaliteit). 3D-analyse vindt plaats indien dit nodig wordt geacht en staat in dat geval vermeld in bijlage 3 bij de betreffende luchtfoto.

Betrouwbaarheid van de bron

Luchtfoto's worden in de regel als betrouwbare bron gezien. Bij luchtfoto's dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat ze geïnterpreteerd worden, met andere woorden dat er een soort van "vertaling" plaatsvindt van wat op de foto zichtbaar is. Aangezien niet alle sporen van oorlogshandelingen eenduidig als zodanig te herkennen zijn, geldt echter dat de betrouwbaarheid van deze sporen uiteen kunnen lopen. De betrouwbaarheid wordt verhoogd wanneer sporen te relateren zijn aan bijvoorbeeld bekende oorlogshandelingen.



Figuur 3.3-I. Voorbeeld van de interpretatie van kraters rondom Duitse luchtafweerstellingen. Rode cirkels (hier pijlen) betreffen bomkraters, gele cirkels (hier pijlen) zijn kraters veroorzaakt door artilleriegranaten. Bron uitsnede luchtfoto: Bibliotheek Wageningen UR.

In sommige gevallen zijn sporen niet eenduidig in verband te brengen met de bekende oorlogshandelingen. Met behulp van informatie over bommenrekken (zie bovenste inzet, bron: Boeing B-17G Field Service Manual) kan in enkele gevallen op basis van een opvallend kraterpatroon achterhaald worden welk type toestel de bommen afwierp, in andere gevallen kan een analyse ondersteund worden door informatie over krateraafmetingen (zie onderste inzet, bron: Terminal Ballistic Data – volume 1).

Bij de analyse van de sporen van oorlogshandelingen wordt per spoor/object beoordeeld hoe waarschijnlijk de conclusie is. Hierbij bestaan conform het CS-VROO drie classificaties:

1. Bevestigd: betrouwbaarheid grenst aan zekerheid. De waarneming kan worden bevestigd met een tweede bron (betrouwbaarheid 99%);
2. Waarschijnlijk: de deskundigen zijn overwegend zeker van de validiteit van de classificatie van het object op de luchtfoto (betrouwbaarheid 50% of hoger);
3. Mogelijk: de deskundigen zijn overwegend onzeker van de validiteit van de classificatie van het object op de luchtfoto (betrouwbaarheid lager dan 50%).

Tenminste twee deskundigen beoordelen per object hoe betrouwbaar de conclusie van de luchtfotoanalyse is. Verschillen in de interpretaties tussen de deskundigen worden besproken en resulteren in een gezamenlijke eindclassificatie. Indien sporen op een luchtfoto niet eenduidig zijn, zal meegewogen worden of ze door een tweede bron bevestigd worden. In de gebeurtenissenlijst van bijlage 3 worden de luchtfotoanalyses beschreven. Tenzij anders vermeld, worden de omschreven sporen van oorlogshandelingen en objecten als 'waarschijnlijk' beoordeeld, of als 'bevestigd' wanneer er sprake van is dat een tweede bron de waarneming verifieert. De beoordeling van de (on)zekerheid zal onderbouwd worden en er zal vermeld worden hoe het is meegewogen in de conclusies (verdacht/onverdacht).

Geraadpleegde luchtfoto's

In onderstaande tabel staan alle luchtfoto's van het onderzoeksgebied die zijn geraadpleegd voor onderhavig onderzoek. De afkortingen in de kolom "archief" verwijzen naar de archiefinstellingen zoals aan het begin van deze paragraaf aangegeven. In bijlage 4 is middels kaders in kaart aangegeven welk gebied gedekt is door elke luchtfoto. Elk kader is van een markering voorzien, waarin de laatste cijfers het fotonummer aangeven en de combinatie van cijfers ervoor het sortienummer.

Datum	Fotonr	Sortie	Schaal (1:x)	Relevant	Archief
26.02.1945	3287	106G/4540	ca. 9.000	Ja. Geraadpleegd wegens vlakdekkende luchtfotoanalyse van eind WOII	Zwolle

Leemte in kennis luchtfoto's

- Geen.

Uitwerking van de luchtfoto-analyse i.v.m. oorlogshandelingen

Voor de luchtfoto-analyse wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

Uitwerking van de luchtfoto-analyse i.v.m. naoorlogse grondroering

Er zijn geen relevante sporen van naoorlogse grondroering zichtbaar.

4 FASE 2: ANALYSE BRONNENMATERIAAL

In deze fase wordt het historisch bronnenmateriaal afkomstig van de inventarisatiefase gedetailleerd geanalyseerd. Op basis hiervan wordt vastgesteld of er sprake is van de vermoedelijke aanwezigheid van explosieven. Deze analyse is in de gebeurtenissenlijst in bijlage 3 uitgevoerd per relevante gebeurtenis. In onderhavig hoofdstuk is een algemene toelichting gegeven over de uitvoering van een dergelijke analyse.

Verdacht of onverdacht?
Bij de analyse wordt het bronnenmateriaal geanalyseerd en de betrouwbaarheid ervan beoordeeld. In de paragrafen van hoofdstuk 3 zijn per bron de richtlijnen weergegeven die T&A hanteert bij het beoordelen van deze betrouwbaarheid.

Conform §2.3.2 uit het CS-VROO wordt op basis van de analyse van de indicaties en contra-indicaties uit het bronnenonderzoek gemotiveerd vastgesteld of er in het onderzoeksgebied sprake is van aanwijzingen voor de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten (conclusie ***verdacht*** of ***onverdacht*** gebied), omdat van indicaties niet kan worden aangetoond dat de daarbij mogelijk ingezette munitieartikelen tot uitwerking zijn gekomen of inmiddels zijn geruimd.

Bij deze beoordeling wordt het document CS-VROO-02[7] als richtlijn gehanteerd. Daarin worden van veelvoorkomende oorlogshandelingen/indicaties verschillende, mogelijk relevante, onderzoeksvragen gesteld. De antwoorden hierop worden onderbouwd met duidelijke en herleidbare verwijzingen naar de gebruikte bronnen en databases van ingezette middelen. Indien van deze richtlijn wordt afgeweken, is dit gemotiveerd in de analyse van betreffende oorlogshandeling/indicatie in bijlage 3. Tevens is in bijlage 5 aangegeven hoe T&A omgaat met de onderzoeksvragen.

Als na de analyse van het bronnenmateriaal geen feiten duiden op de vermoedelijke aanwezigheid van explosieven, wordt de conclusie onverdacht getrokken. Als er sprake is van de vermoedelijke aanwezigheid van explosieven, wordt de conclusie verdacht getrokken. In dit geval dient een analyse uitgevoerd te worden om te bepalen wat de afbakening hiervan is (horizontaal en/of verticaal), welke (sub)soort explosieven mogelijk aanwezig zijn en van welk kaliber/gewichtsklasse, nationaliteit en verschijningsvorm ze zijn. Daarnaast dient het verwachte aantal gegeven te worden en in geval van afwerpmunitie tevens het type ontstekingsinrichtingen.

Op basis van die analyse is het gehele onderzoeksgebied onverdacht verklaard.

De analyses van de conclusies zijn per gebeurtenis in bijlage 3 omschreven.

[7] Het CS-VROO-02 betreft een document met "Nadere bepalingen voor het uitvoeren van Vooronderzoek en Risicoanalyse behorende bij het Certificatieschema Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten (CS-VROO-01)".

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Aangezien het gehele onderzoeksgebied onverdacht is, kunnen grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied op reguliere wijze worden uitgevoerd.

Opgemerkt dient te worden dat indien er tijdens de geplande werkzaamheden onverhoopt toch explosieven worden aangetroffen dit een contra indicatie betreft waardoor de uitgangspunten mogelijk lokaal dienen te worden bijgesteld.

6 T&A EN KWALITEIT

Het Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten behandeld in deze rapportage is op zorgvuldige wijze uitgevoerd volgens algemeen gebruikelijke inzichten en methoden. Door een ISO-9001, VCA**, CS-VROO en CS-OOO gecertificeerd kwaliteitssysteem waarborgt T&A de kwaliteit en veiligheid van haar diensten.

T&A vindt het belangrijk om de CO_2 emissie van haar activiteiten te monitoren en te reduceren.

T&A streeft naar een zo groot mogelijke representativiteit van het onderzoek. Een inventarisatie is echter gebaseerd op een (relatief) beperkt archiefonderzoek. Zodoende blijft het mogelijk dat relevante informatie niet wordt achterhaald.

T&A is niet aansprakelijk voor de schade die mogelijk voortvloeit uit het gebruik van haar onderzoeksresultaten.

Bijlage 1: Bodembelastingkaart OO Conflictperiode met onderzoeksgebied

Noot T&A: Hoewel er naar gestreefd wordt om de kaart in deze bijlage zo weer te geven, dat er in gemeten kan worden, wordt altijd aanbevolen om de oorspronkelijke GIS-bestanden te hanteren bij het bepalen van de grenzen van de (on)verdachte gebieden. Indien gewenst kan opdrachtgever deze grenzen als GIS-bestanden (shape-files) of als CAD-bestanden (*.dwg of *.dxf) ontvangen.

98925 99225 99525 99825 100125 100425 100725 101025 101325 101625

475798 475498 475198 474898 474598 474298

Haarlemmermeer

Lisse

N207

Middelweg

Getsewoudweg

Lisserweg

Lisserpad

Lisserbroekerweg

Esri Nederland, Community Map Contributors

Legenda

- Gemeentegrens
- Onderzoeksgebied

Status met verwijzing naar deelgebieden

- Onverdacht Conflictperiode

N

0 200 400 600 800 Meter

T&A Survey BV
Dynamostraat 48
Postbus 20670
1001 NR Amsterdam

Telefoon: 020-6651368
Fax: 020-6685486
E-mail: info@ta-survey.nl
Internet: www.ta-survey.nl

Onderzoek Conflictperiode te Project HOV Noordwijk-Schiphol

Bijlage:	1. Bodembelastintingkaart OO Conflictperiode		
Projectnummer:	GPR11092		
Opdrachtgever:	Royal HaskoningDHV	Formaat:	A3
Tekenaar: D.Sam	Akkoord: M. van der Gulik	Schaal:	1:7.000
		Opmaakdatum:	13-03-2024

Bijlage 2: Toelichting gebruik tabellen - in bijlage 3

In bijlage 3 zijn twee soorten tabellen opgenomen. De eerste soort betreft de chronologische gebeurtenissenlijst in en nabij het onderzoeksgebied, inclusief een analyse van het bronnenmateriaal. De tweede soort betreft de ruimingen door de EOD, ook inclusief een analyse. Indien ruimingen door de EOD te relateren zijn aan specifieke oorlogshandelingen in eerstgenoemde soort tabel, staat betreffende ruiming (ook) samengevoegd bij de gebeurtenis in de eerste tabel.

Bijlage 3 – chronologisch gebeurtenissenlijst

Samen met bijlagen 1 en 4 vormen ze een totaaloverzicht van wat, wanneer en waar gebeurd is en voor welke delen van het onderzoeksgebied - op basis van dat bronnenmateriaal - geconcludeerd kan worden dat het verdacht of onverdacht is op de aanwezigheid van explosieven. Onderstaande toelichting is ter ondersteuning van het gebruik van het chronologisch overzicht en de relaties met bijlagen 1 en 4.

Markeringen

In de gebeurtenissenlijst van bijlage 3 staat per gebeurtenis per bron uitgewerkt wat de bron vermeldt. In de eerste kolom ("markering") is elke melding, die in of nabij het onderzoeksgebied plaatsvond, voorzien van een markeringsnummer dat uniek is per gebeurtenis. Deze markeringsnummers verwijzen naar markeringen in de gebeurtenissenkaart in bijlage 4, die gelabeld zijn met hetzelfde nummer.

Indien dit nummer voorzien is van de melding "indicatief" of "i" (in de kaart), houdt dit in dat de gebeurtenis niet exact te plaatsen is. Hetzelfde geldt voor tekstvakken in bijlage 4. Indien deze onnauwkeurigheid gevolgen heeft op de conclusie en/of horizontale afbakening, staat dit vermeld in de kolom "motivatie van de conclusie" in de eerste tabel in bijlage 3.

Voor luchtfoto-interpretaties wordt de verwijzing "luchtfoto" gebruikt om te verwijzen naar bijlage 4.

Gebeurtenissen die niet relevant waren om nader te analyseren, omdat ze bijvoorbeeld ver buiten het onderzoeksgebied plaatsvonden, of niet aan explosieven gerelateerd bleken te zijn, hebben geen markeringsnummer en staan dus ook niet in kaart.

Datum

In deze kolom is de datum van de gebeurtenis (zo nauwkeurig mogelijk) weergegeven.

Gebeurtenis/locatie

In deze kolom is de gebeurtenis omschreven, waarbij zo veel mogelijk de originele bron wordt geciteerd. Hierin is alle informatie die als relevant wordt beschouwd van de betreffende bron opgenomen.

Bronverwijzing en archief

Op basis van de kolommen "bronverwijzing" en "archief" zijn de bronnen te achterhalen via hoofdstuk 3. Archiefinstellingen met een langere naam zijn weergegeven met de afkorting die in de regel gebruikt wordt voor het betreffende archief en die tevens als dusdanig is vermeld in hoofdstuk 3.

Conclusies en motivatie
In de kolom "conclusie" staat vermeld of op basis van een gebeurtenis (een deel van) het onderzoeksgebied verdacht of onverdacht is. In de kolom "motivatie conclusie" staat een toelichting hoe tot deze conclusie is gekomen. Bovendien staat in deze kolom – indien noodzakelijk – de betrouwbaarheid van de bron, onderbouwing (van nauwkeurigheid) van afbakening(en), soorten explosieven, onderbouwing van afwijkingen t.o.v. de richtlijnen (indien van toepassing), e.d.

Bijlage 3 – ruimingen door de EOD
Deze tabel staat onder de gebeurtenissenlijst en betreft de MORA's van de EOD.

Markering
Omdat de EOD werkt met UO-nummers, zijn voor de MORA's geen markeringsnummers gebruikt, maar wordt verwezen naar het UO-nummer. Deze staat in de eerste kolom weergegeven en deze verwijzen – net als de overige markeringsnummers – naar het overeenkomstige nummer in kaartbijlage 4.

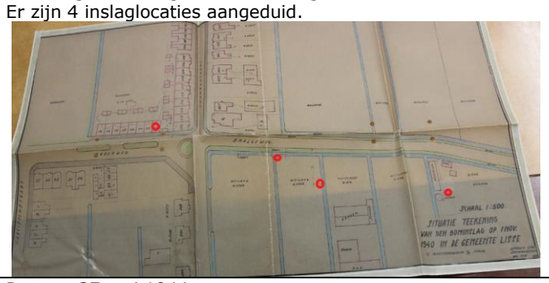
Locatie
In deze kolom staat de locatie omschreven waar het explosief ligt. Dit is niet altijd de locatie waar het explosief is aangetroffen en zelden erg nauwkeurig. Zo komen er meldingen voor dat een explosief ligt op een baggerschip in een kanaal, maar is verder onduidelijk waar het explosief is opgebaggerd. Ook een adres biedt niet perse duidelijkheid over de locatie waar het explosief is aangetroffen – dat kan uit de grond komen voor de deur van het adres, maar het kan bijvoorbeeld ook ver er vandaan in het perceel van betreffende boerderij aangetroffen zijn. Bovendien is niet uit te sluiten dat het een verzamelobject was, of "bij opa op zolder" is aangetroffen. Dergelijke informatie is echter zelden vermeld in een MORA, waardoor de locatie-aanduiding onbetrouwbaar is wat betreft de locatie van het aangetroffen explosief.

Vondst
Hierin staat geciteerd wat de EOD ter plaatse heeft aangetroffen. Dit is vaak in afkortingen, die door de jaren heen en per persoon verschillen.

Conclusies, motivatie en verwijzing naar deelgebieden
Zie omschrijving hiervan bij de toelichting van de chronologische gebeurtenissenlijst.

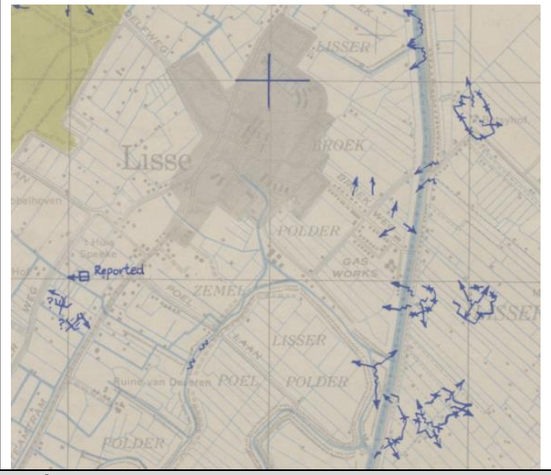
Bijlage 3: Chronologische gebeurtenissenlijst

Bijlage 3 Chronologische lijst gebeurtenissen

Gemeente Lisse							
Inventarisatie bronnenmateriaal					**Analyse bronnenmateriaal**		
Markering	**Datum**	**Gebeurtenis/locatie**	**Bronverwijzing**	**Archief**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
Bommen op Lisse op 12 mei 1940							
Geen	12-05-40	Van den burgemeester van Lisse: Op 12 mei 4 bommen gevallen, schade f. 500,-, één persoon werd gewond, die inmiddels is overleden.	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag	Onverdacht	Er zijn geen aanvullende bronnen die meer informatie geven betreffende de exacte locatie van deze bommen. Er kan op basis van deze feiten geen verdacht gebied worden afgebakend.	Onverdacht
Bommen op Lisse op 14 mei 1940							
Geen	14-05-40	Van den burgemeester van Lisse: Op 14 mei bom gevallen, die niet tot explosie is gekomen.	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag	Onverdacht	Er zijn geen aanvullende bronnen die meer informatie geven betreffende de exacte locatie van deze blindganger. Er kan op basis van deze feiten geen verdacht gebied worden afgebakend.	Onverdacht
Bominslagen huizenblok Broekweg-Kanaalstraat op 1 november 1940							
Geen	01-11-40	Bominslagen op een huizenblok op de hoek van de Broekweg en de Kanaalstraat te Lisse. Er vallen vijf doden. […] 's Avonds raken boven Lisse Duitse vliegtuigen slaags met Britse jagers. […] Om gewicht kwijt te raken werpt de piloot van de Duitse jachtbommenwerper zijn bommen af.	Olivier (2005), pag. 44, 48-50	Literatuur	Onverdacht	Dit is te ver van het onderzoeksgebied om erop van invloed te zijn.	Onverdacht
	01-11-40	Op de avond van die dag spelen zich dan hartverscheurende taferelen af. Het is rond een uur of acht als de weinige Lissenaren die nog op straat zijn, zien hoe van de twee toestellen boven Lisse met elkaar in een luchtgevecht gewikkeld zijn, er één een lading bommen lost. **De eerste twee projectielen vallen op een weiland langs de Ringvaart** en doden een paar koeien. **Bom nummer drie valt boven op de woning van het echtpaar Cor en Clazien van Voorst**, die op dat moment niets vermoedend appeltjes zit te schillen. **Dezelfde bom vernielt ook het huis van de buren de familie De Jong**. Vallend puin bedekt het jongetje dat in bed ligt, de dochter blijft wonderlijk genoeg ongedeerd. Door de luchtdruk is haar bedje ondersteboven te staan, zo heeft ze een dakje boven haar hoofd tegen de vallende brokstukken. Het huis van de familie Van Diest raakt ook beschadigd maar hier zijn geen doden of gewonden te betreuren. Wel tot de slachtoffers behoren mevrouw Brouwer en haar dochter die op dat moment van de bominslag in de poort staan en de stukken muur over zich heen krijgen.	Amsterdam (1990), pag.24-26	Literatuur			
	01-11-40	Tekening bominslag hoek Broekweg – Kanaalstraat Er zijn 4 inslaglocaties aangeduid.  	0762-4438	Gemeentearchief Lisse			
	01-11-40	Datum: 27 mei 1944 Aan De Heer Wnd. Secretaris Generaal van het Departement van Sociale Zaken en Steunverlening Bur. Herstelfonds te Amsterdam Van Burgemeester van Lisse Ingevolge Uwe circulaire van 31 juli 1940, No 1, betreffende hulpverleening aan burgerslachtoffers en van bezettingsongevallen heb ik de eer U het onderstaande ter registratie mede te delen. Op 1 november 1940 werd **Floris de Jong**, geboren op 19 december 1939, **wonende Broekweg 22** te Lisse, door bommen getroffen en gedood, terwijl de moeder van het slachtoffer W de Jong-van Woerden ernstig werd gewond en naar het Academisch Ziekenhuis ter verpleging overgebracht, alwaar zij van 1 november 1940 tot en met 8 maart 11941 werd verpleegd. […] De schade aan goederen is door den Oorlogsschade Commissie reeds geregeld.	0762-3504, 3517	Gemeentearchief Lisse			
	01-11-40	Ten behoeve van herbouw panden Broekstraat 20 zijn voorschotten beschikbaar gesteld.	0762-2920	Gemeentearchief Lisse			
	01-11-40	Om 20 uur, in Lisse (Gelderland), 4 bommen op woonhuizen. 3 huizen ingestort, 3 zwaar en ongeveer 20 licht beschadigd. 5 doden. 4 zwaar- en meerdere lichtgewonden. 2 koeien dood.	077-1328	NIOD			
	01-11-40	Op 1 november 1940 om 20.— uur zijn aan den Broekweg 3 á 4 bommen gevallen, zeer waarschijnlijk tijdens luchtgevecht. Alle bommen zijn geëxplodeerd. Hierbij werden 3 woningen totaal vernield, 3 zeer ernstig beschadigd en ongeveer 20 woningen min of meer beschadigd (glas, daken en muurwerk door luchtdruk en bomscherven). (…)	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			

Gemeente Lisse

Inventarisatie bronnenmateriaal					Analyse bronnenmateriaal		
Markering	**Datum**	**Gebeurtenis/locatie**	**Bronverwijzing**	**Archief**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
		De Duitse legering ter plaatse is op 4 a 500 meter van de plaatsen van inslag verwijderd. (…)					
	01-11-40	Een uit zee komen Engels vliegtuig werd tegemoet gevlogen door een Duitse nachtjager. Een luchtgevecht ontstond, waarbij de D. Jager boven het Engelse toestel kwam, waarna het laatste een duikvlucht raakte en zij bommenlast afwierp. **Geen mitrailleurvuur, geen afweergeschut, geen blindgangers. (…) 4 brisantbommen, waarschijnlijk van 100 kg, 3 trechters met een middellijn van ongeveer 8 meter en ruim 1 meter diep.**	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			
	01-11-40	Schade rapport na het vallen van 4 bommen, Lisse, 1 november 1940. Broekweg nos. 20-22-24. Woningen totaal verwoest. Nos. 26 woning, muren ernstig ontzet; Nos. 28-30-32-34-29-31 woningen- en glasschade Nos. 27, woning muren ontszet, glas- en dakschade En nog meer in aflopende mate van schade. Kanaalstraat Nos. 190 t/m 240: glas en dakschade.	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			
	01-11-40	04-11-44. In verband met het op 1 dezer in de gemeente Lisse plaatsgehad hebbend bombardement (…) dat het hier een duidelijk geval betreft van een bomafworp tengevolge van een luchtgevecht. (…) Een frappant voorbeeld van den geweldigen luchtdruk, die tengevolge van den inslag van een dezer bommen ontstond, is dat een stuk van een boerenkar, n.l. een as met een weer door het dak geslingerd werd van een huis, dat minstens 200 meter van de plaats van inslag verwijderd is. (…) dat geen brand ontstond (…)	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			
	01-11-40	**04-11-44.** Verklaring van de burgemeester, bombardement 1 november. **Eerst hedenmorgen is gebleken dat in het land nog een vierde bom gevallen en ontploft is, die eveneens een krater heeft gemaakt.**	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			
Melding betreffende opgeruimde projectielen							
Geen	20-12-40	Lisse Aantal en soort der opgeruimde projectielen: Niets meer aanwezig Toelichting: bij onderzoek bleek niets aanwezig te zijn	2.13.210-23	Nationaal Archief Den Haag	Onverdacht	Er werd gemeld dat er geen projectielen (meer) aanwezig waren. Verder geen details.	Onverdacht
Aanval van Blenheim op radiostation bij Lisse op 14 april 1941							
Geen	14-04-41	Bomber Command. Dertig Blenheims, waarvan veertien schepen langs de Nederlandse kust, acht naar de centrale in Leiden en acht naar de elektriciteitscentrale in Haarlem. Resultaten. Van de veertien op schepen voerden vier, bij Hoek van Holland, een aanval uit op twee konvooien van elk zeven tot acht schepen, waarbij treffers werden geplaatst. De acht naar Leiden rapporteerden tenminste drie treffers op het centrum van deze centrale, een gashouder en een **radiostation bij Lisse**, waarvan een pylon werd opgeblazen. Van de acht naar de centrale in Haarlem voerde één deze opdracht uit en wordt één Blenheim vermist. *Noot*. Of de vliegers zich vergist hebben is moeilijk te achterhalen, maar het was de gashouder in Alkmaar die door twee Blenheims vliegend op 10-20 meter hoogte werd aangevallen. Ze wierpen vier bommen af en er ontstond een kleine brand naast de gasfabriek die spoedig kon worden geblust. Twee Bf-109's van Bergen stegen op om de Blenheims te achtervolgen, maar resultaat hiervan werd niet gemeld. In Haarlem vielen twaalf bommen, waarbij de verbrandingsoven van de stadsreiniging werd vernield, evenals twee seinwachtershuisjes. Er waren daar vier doden en zeven gewonden te betreuren. **Ook werden bij het radiostation 'Nora' te Noordwijkerhout zes tot negen bommen afgeworpen, maar over eventuele schade werd niets vermeld.** […]	Zwanenburg (z.j.)	Literatuur	Onverdacht	Op 14 april 1941 meende de bemanning van Britse bommenwerpers dat ze treffers plaatsten bij een radiostation bij Lisse. Er zijn geen lokale bronnen die bevestigen dat er te of nabij Lisse bommen zijn neergekomen. Gezien de lokale melding van bommen op het radiostation te Noordwijkerhout, wat ook nabij Lisse ligt, is het aannemelijk dat de melding van bommen op het radiostation bij Lisse deze aanval betrof. De bommen zullen dus buiten de huidige gemeente Lisse zijn neergekomen.	Onverdacht
Noodlanding van een P-38 bij Lisse op 20 februari 1944							
Geen	20-02-44	Een P-38 van de 20th FG (noot T&A: Fighter Group) maakte een noodlanding bij Lisse. De piloot, Capt. Jackson, werd gevangengenomen.	Zwanenburg (z.j.)	Literatuur	Onverdacht	Dit is te ver van het onderzoeksgebied om erop van invloed te zijn.	Onverdacht
	20-02-44	T3433. Lockheed P-38J, 42-67988 van 20FG/79FS USAAF, engine failure. Force-landed at De Engel between Sassenheim and Lisse at 15.55 hours. Noot T&A. Deze melding is afkomstig van het Verliesregister uit 2014. Deze melding komt niet (meer) voor op de lijst die tegenwoordig via internet te raadplegen is.	Verliesregister NIMH	Literatuur			
Luchtfoto's van 26 februari 1945							
Luchtfoto	26-02-45	De luchtfoto dekt het gebied bij Lisse. De foto is van goede kwaliteit en schaal. Langs het water, aan de oostkant van het kanaal, bij diverse boerderijen zijn loopgraven met wapenopstellingen zichtbaar.	Foto 3287 Sortie 106G/4540	Zwolle	Onverdacht	Verdedigingswerken: Uit de luchtfoto en de Defence Overprintkaart (zie verderop bij 12 april 1945) kan opgemaakt worden dat er verdedigingswerken bij Lisse aanwezig geweest zijn. Er zijn echter geen aanwijzingen dat deze in gebruik zijn geweest en dat er	Onverdacht

Gemeente Lisse							
Inventarisatie bronnenmateriaal					**Analyse bronnenmateriaal**		
Markering	**Datum**	**Gebeurtenis/locatie**	**Bronverwijzing**	**Archief**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
						explosieven zijn gedumpt en/of achtergelaten. Er kan gesteld worden dat er binnen het onderzoeksgebied geen achtergelaten of gedumpte explosieven aangetroffen kunnen worden ter plaatse van deze militaire structuren.	
Verdedigingswerken nabij Lisse							
Geen	12-04-45	Op de Defence Overprint kaart wordt aangegeven dat er ten oosten van Lisse en aan de overkant van de Rijnvaart diverse stellingen en prikkeldraadversperringen aanwezig geweest zijn.  	575-130 358 Lisse	NIMH Defence Overprint	Onverdacht	Zie analyse bij de luchtfoto's van 26 februari 1945 hierboven.	Onverdacht
Meldingen burgemeester van Lisse							
Geen	04-12-45	De burgemeester der gemeente Lisse verklaart hierbij, dat, voor zover hem bekend, momenteel geen explosieve stoffen of enigerlei munitie in deze gemeente meer aanwezig zijn.	MMOD	MMOD	Onverdacht	Uit deze bronnen kan worden opgemaakt dat, voor zover bij de burgemeester op het moment van schrijven bekend, er zich geen explosieven meer bevonden in de gemeente. De waarde die aan een dergelijke melding moet worden gegeven is echter klein, omdat na de oorlog nog diverse meldingen van explosievenvondsten zijn gedaan in de gemeente. Wel kan men ervan uitgaan dat de op dat moment bekende bewaarlocaties van explosieven, die direct na de bevrijding her en der werden aangelegd, wel waren geruimd.	Onverdacht
Baggerwerkzaamheden van de Ringvaart en munitieloosplek bij Lisse							
Baggeren: 8845-007 Munitieloosplaats: Geen	11-10-12	Witte Weekblad Hillegom Munitie uit Ringvaart gehaald STREEK - **De complete Ringvaart wordt voor het eerst in haar bestaan volledig schoongebaggerd**. Voor dit project heeft de Provincie Noord-Holland, in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland vijftien miljoen euro gereserveerd. Uitdagingen kent dit ambitieuze project genoeg; **zo liggen bij Lisse en Vijfhuizen onbekende hoeveelheden aan ammunitie uit de tweede wereldoorlog in het water.** Aan de andere kant heeft onderzoek uitgewezen dat de kans klein is dat er nog oude vliegtuigbommen in de Ringvaart liggen. De meeste bagger blijkt te liggen aan de noord- en zuidkant van de Ringvaart. De grootste uitdagingen worden echter de locatie aan de oostkant van Schiphol en **de voormalige munitieloosplaatsen bij Lisse en Vijfhuizen**. Voor dit werk is een gecertificeerd baggerbedrijf ingeschakeld, dat gebruik maakt van speciale apparatuur. Zo wordt gewerkt met een gepantserde kraan en ook vangen tevlar-schermen eventuele vrijkomende munitieonderdelen op. Projectleider Tom Meijerink (Provincie Noord Holland) informeert: 'Als er wat gevonden wordt, gaat dat direct in de Speciale Munitie Opslag Unit, dat omgeven is door een betonnen wand en een hekwerk'. Al die munitie wordt vernietigd, alleen als er echt bijzondere voorwerpen worden opgebaggerd, maken die kans om bewaard te blijven. Het gaat dan bijvoorbeeld om een propeller van een vliegtuig uit de tweede wereldoorlog. Het wordt historici in ieder geval niet toegestaan om in containers te snuffelen. **Inmiddels zijn de baggerwerkzaamheden al begonnen en het hele project behoort eind 2013 afgerond te zijn**. Over de kwaliteit van de baggerspecie meldt de projectleider 'De bagger is niet schoon genoeg voor moestuintjes, maar er zitten geen zware vergiften in. Een deel van de bagger gaat naar depots en de rest wordt over weilanden verspreid'.	Hillegom dichtbij Ringvaart	Internet	Onverdacht	<u>Baggeren</u>: Op basis van de naoorlogse grondroering geldt een achtergrondrisico voor de laag grond die naoorlogs geroerd is. <u>Voormalige munitieloosplaats Poelpolder</u>: Uit de artikelen blijkt dat er ter hoogte van de Lisser Plaspoelpolder, een strook van circa 700 meter bij de Jachthaven, door de Duitse bezetter is gebruikt om munitie te dumpen. Dit is te ver van het onderzoeksgebied om erop van invloed te zijn.	Onverdacht

Gemeente Lisse							
Inventarisatie bronnenmateriaal					**Analyse bronnenmateriaal**		
Markering	**Datum**	**Gebeurtenis/locatie**	**Bronverwijzing**	**Archief**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
		Door onderzoek en gesprekken met oude Ringvaartbewoners is de Provincie Noord Holland erachter gekomen, dat gedurende de tweede wereldoorlog grote hoeveelheden munitie zijn gedumpt bij Lisse (nabij de Poelpolder) en Vijfhuizen (bij de fietsersbrug). Schiphol is in de oorlog flink gebombardeerd, maar uit intense onderzoeken zijn geen resterende bommen onder de bagger boven komen drijven. Meijerink: 'Die munitie is dan wel klein spul, maar je wilt niet hebben dat het af gaat'. **Het baggeren op de munitieplekken vindt bij Lisse plaats in de periode van half oktober tot eind november. Vijfhuizen volgt van eind november tot eind december.** De projectleider besluit geruststellend: 'Voor de omgeving wordt het baggeren absoluut veilig uitgevoerd. Ook houden we rekening met de natuur. Waar bijvoorbeeld vleermuizen wonen, mag in de winter niet gebaggerd worden. Bij de reguliere werkzaamheden heeft het scheepvaartverkeer geen last. Wel zal er wat overlast zijn tijdens het beveiligd baggeren. Dan gaat een paar keer per dag dat deel van de Ringvaart dicht'.					
	30-10-12	Lisser Nieuws 30 oktober 2012, jaargang 01, nr. 44 Baggeren naar munitie Russisch roulette in de Ringvaart – Karwei voor specialisten Lisse – Met een gepantserde kraan wordt vanaf november [2012] de Ringvaart bij Lisse uitgebaggerd. Deskundigen zijn bang dat er nog altijd gevaarlijke munitie uit WOII op de bodem ligt. “We moeten beveiligd te werk gaan”. **De eerste baggerschepen zijn al begonnen met het uitbaggeren van de Ringvaart ten noorden van Lisse**. **Dit jaar wordt de Ringvaart in noordelijke richting tot de Molenplas gebaggerd.** maar een plek blijkt zo gevaarlijk dat een gespecialiseerd bedrijf met een volledig gepantserde kraan het werk moet overnemen. **Door onderzoek en gesprekken met oude Ringvaartbewoners is duidelijk geworden, dat tijdens de Tweede Wereldoorlog grote hoeveelheden munitie zijn gedumpt in het water van de Ringvaart bij de Poelpolder. Het gaat daarbij om een strook van 700 meter in de buurt van de jachthaven van Lisse, waar de munitie waarschijnlijk ligt. Het zijn kogels en explosieven afkomstig van de Duitse bezetters.** Het risico van het vinden van een vliegtuigbom is klein, maar het is dus wel mogelijk kleinere munitie aan te treffen. “We moeten hier beveiligd baggeren, zodat de werklieden en de omgeving geen enkel risico lopen”, zegt projectleider Tom Meijerink, die vanuit de Provincie Noord-Holland het baggerwerk overziet. **Specialisten zullen vanaf de derde week van november het werk uitvoeren.** De baggerspecie die de gepantserde kraan naar boven haalt, wordt eerst in een betonnen kuip gestort en dan afgevoerd naar de Westeinderplassen om daar gezeefd te worden. "Als er iets gevaarlijks boven water mocht komen, kunnen we het vellig opbergen tot het Explosieven Opruimings Commando er is", zegt Selina Douma van de Provincie Noord-Holland, die opdracht tot het baggerwerk heeft gegeven. Als het baggerwerk te dicht bij de huizen plaatsvindt, kan een deskundige besluiten om veiligheidsschermen neer te zetten. Wanneer er toch iets ontploft zijn de huizen in de omgeving beschermd", zegt Selina Douma van de Provincie. Tijdens het beveiligde baggerwerk wordt dat deel van de Ringvaart tijdelijk afgesloten. 'Maar één keer per uur wordt het werk gestaakt. zodat de schepen er toch langs kunnen varen", zegt woordvoerder Douma. **Reden voor het baggerwerk is dat de Ringvaart op veel plaatsen niet meer diep genoeg is voor de scheepvaart. De voortdurende aanwas van slib op de bodem zorgt ervoor dat groot onderhoud nodig is. Het beveiligde baggerwerk zal naar verwachting van eind november tot de Kerst duren.**	Lisser Nieuws	Internet			

Overzicht ruimingen uitgevoerd door de EOD (MORA’s)

Gemeente Lisse			Analyse bronnenmateriaal		
UO nr	**Locatie**	**Vondst**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
	Geen relevante mora’s				

Bijlage 4: Gebeurtenissenkaart

98676 98976 99276 99576

475868 475568 475268 474968 474668

8845-007

106G_4540-3287

Haarlemmermeer

Lisse

Meerenburgh

Zeeheldenbuurt

De Waterkanten

Fioretti College

De Tweemaster|Sint Willibrordusschool

De Reiger

Witte Kerkje

Esri Nederland, Community Map Contributors

Legenda

- Gemeentegrens
- Onderzoeksgebied

Luchtfotointerpretatie

- Geschutstelling Duits
- Loopgraaf
- Luchtfotokaders met bestandsnaam
- Naoorlogse grondroerende werkzaamheden

N

0 50 100 150 200 Meter

T&A Survey BV
Dynamostraat 48
Postbus 20670
1001 NR Amsterdam
Telefoon: 020-6651368
Fax: 020-6685486
E-mail: info@ta-survey.nl
Internet: www.ta-survey.nl

Bijlage 4. Gebeurtenissenkaart

Project:	Onderzoek Conflictperiode te Project HOV Noordwijk-Schiphol		
Projectnummer:	GPR11092		
Opdrachtgever:	Royal HaskoningDHV	Formaat:	A3
Tekenaar: D.Sam	Akkoord: M. van der Gulik	Schaal:	1:4000
		Datum:	13-3-2024

Bijlage 5: Onderzoeksopzet, methodiek, uitvoerenden en uitgesloten bronnen

Het onderzoek – achtergrond en projectdoel
Zie §1.1 en §1.2.

Onderzoeksgebied
Zie §2.1 en bijlage 1.

Uitvoerende personen
De uitvoering van dit onderzoek vindt plaats door ervaren onderzoekers met een relevante, HBO of universitaire opleiding. Het onderzoek wordt gecontroleerd door de projectleider, terwijl een senior explosievendeskundige betrokken wordt bij de conclusies en analyse. Een bevoegd lid van het management accordeert tevens het rapport en de bodembelastingkaart.

Bij het onderzoek zijn onderstaande deskundigen betrokken.

Expertise	Naam deskundige
Historisch onderzoek	• Sophie Jansen (uitvoering onderzoek en rapportage) • David Sam (archiefbezoek) • Maurice de Cock (projectleider)
Explosievendeskundigheid/ Civiele techniek	• Johan Barnhoorn (senior explosievendeskundige)
Luchtfoto-interpretatie	• Maurice de Cock • David Sam • Sophie Jansen
GIS	• David Sam

Methodiek
Deze rapportage is uitgevoerd conform de meest recente richtlijnen van het certificatie-schema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" dat 1 november 2023 van kracht is geworden. Tevens zijn voor alle onderdelen van het vooronderzoek interne werkinstructies opgesteld. Deze werkinstructies geven nadere invulling aan de wijze waarop het onderzoek wordt uitgevoerd m.b.t. zaken waarin het certificatieschema niet voldoende gedetailleerd richting geeft.

De standaardrapportage van het Vooronderzoek is zo opgesteld dat deze tevens als checklist voldoet. Hierdoor worden de algemene eisen, de inventarisatie en herleidbaarheid van het bronnenmateriaal, het beoordelen en evalueren van het bronnenmateriaal en eventuele opmerkingen altijd nadrukkelijk onder de aandacht van de uitvoerde onderzoeker gebracht, waardoor de volledigheid van het onderzoek gewaarborgd kan worden. Het rapport wordt daarnaast door de projectleider gecontroleerd en de analyse en conclusies tevens door een senior explosievendeskundige.

Opzet van het onderzoek
Zowel een Onderzoek Conflictperiode als een Onderzoek na-Conflictperiode bestaat overeenkomstig de richtlijnen uit twee fasen:

1. Inventarisatie van het bronnenmateriaal
2. Analyseren van het bronnenmateriaal

Fase 1 Inventarisatie van het bronnenmateriaal – Onderzoek Conflictperiode
De inventarisatie van het bronnenmateriaal betreft het verzamelen van historisch bronnenmateriaal. Hierbij vindt een inventarisatie plaats van gebeurtenissen/informatie die een aanwijzing vormen dat het onderzoeksgebied, of een gedeelte daarvan, verdacht is op de aanwezigheid van explosieven (indicaties), of juist onverdacht (contra-indicaties). Deze gebeurtenissen worden in een chronologische gebeurtenissenlijst gezet (bijlage 3) en tevens zo nauwkeurig mogelijk in kaart (bijlage 4).

Voor de inventarisatie wordt in de regel de zogenaamde "trechtermethode" toegepast, waarbij in eerste instantie het grote beeld gevormd wordt van de oorlogshandelingen in en rondom het onderzoeksgebied, waarna ingezoomd wordt op details.

Literatuuronderzoek
- Eerst wordt middels algemene, landelijk en daarna regionale literatuur een algemeen beeld gevormd van relevante gebeurtenissen. Een nadere verdiepingsslag wordt middels lokale literatuur gemaakt.

Initieel archiefonderzoek
- Middels archiefonderzoek wordt de chronologische lijst van oorlogshandelingen gecompleteerd.
- Tevens worden archiefstukken gebruikt voor het bevestigd krijgen van de feiten zoals tijdens het literatuuronderzoek vastgesteld.
- Middels informatie uit de archiefstukken kunnen details ingevuld worden van de oorlogshandelingen, zoals aangetroffen tijdens het literatuuronderzoek.

Aanvullend archiefonderzoek
- Op basis van het verkregen chronologische overzicht van gebeurtenissen, worden (indien noodzakelijk) aanvullende, meer specialistische archiefinstellingen geraadpleegd. Hierbij valt te denken aan buitenlandse archieven t.b.v. het verkrijgen van details over bommenladingen van aanvallende vliegtuigen.

Archiefonderzoek luchtfoto's
- Middels het raadplegen van luchtfoto's kunnen feiten, zoals tijdens het literatuur- en archiefonderzoek is vastgesteld, bevestigd en/of gelokaliseerd worden.
- Een vlakdekkende luchtfotoanalyse wordt uitgevoerd met foto's van eind WOII teneinde een zo compleet mogelijk beeld van de oorlogshandelingen te verkrijgen.
- Indien noodzakelijk worden luchtfoto's van tijdens WOII vergeleken met de huidige situatie t.b.v. het verkrijgen van contra-indicaties: informatie die een aanwijzing vormt dat het verdachte gebied, of een gedeelte daarvan, als onverdacht kan worden beschouwd op basis van naoorlogse, grootschalige grondroering.

Geraadpleegde archieven en wijze van raadplegen

In de volgende tabel is een overzicht van de conform het CS-VROO verplichte en tevens niet-verplichte bronnen opgenomen. Hierin is aangegeven welke bronnen door T&A geraadpleegd zijn voor het onderhavig onderzoek. Geraadpleegde bronnen worden in de regel in het digitale archief van T&A opgeslagen en in het geval van literatuur worden boeken regelmatig aangeschaft en aan de collectie toegevoegd.

	Raadplegen			
Bron	Verplicht	Niet-verplicht	Gedaan door T&A	**Wijze van raadplegen en archiveren**
Literatuur	√		√	• Intern literatuurarchief T&A wordt geraadpleegd. • Dit wordt aangevuld met online zoektocht via Google, KB en NIOD en waar nodig fysiek bezoek of aanschaf betreffende boek(en).
Gemeentelijk en provinciaal archief	√		√	• Online via website van archief wordt inventaris gemaakt. • Telefonisch en/of e-mail wordt achterhaald of er reeds eerder explosievenonderzoeken zijn uitgevoerd en wordt een afspraak voor het archiefbezoek gemaakt, waarbij tevens doel van onderzoek wordt vermeld en de vraag voorgelegd of er meer informatie hierover beschikbaar is dan uit de online inventarisatie blijkt. • Archieven worden fysiek bezocht, tenzij uit bovenstaande contact-momenten blijkt dat er geen stukken aanwezig zijn in het archief. • Ter plaatse wordt gecontroleerd of er een afwijkende analoge inventaris is en wordt de archivaris gevraagd of er meer (mogelijk) relevante informatie beschikbaar is. • Provinciale archieven zijn in 2015/2016 geïnventariseerd en integraal digitaal vastgelegd in het archief van T&A. • Gemeentearchieven worden sinds circa 2010 per project geïnventa-riseerd en integraal digitaal vastgelegd in het archief van T&A. • Als een archief reeds digitaal in het archief van T&A is gearchiveerd, worden fysieke bezoeken in principe niet meer uitgevoerd. Er wordt dan alleen nagegaan of er sinds het laatste bezoek van T&A nog nieuwe informatie is en/of explosievenonderzoeken zijn uitgevoerd. • Naam van datum van raadpleging van het archief en naam uitvoerende(n) is intern bij T&A geregistreerd.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie	√	√	√	• Collecties 409 en 575 worden online geraadpleegd. • Dit archief wordt uitsluitend fysiek bezocht indien noodzakelijk voor het raadplegen van andere collecties. • Raadpleging vindt plaats door de onderzoeker in de periode tussen de opdrachtbevestiging en rapportagedatum.
Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie	√		√	• De verplichte toegangsnummers zijn in 2014 integraal gedigitaliseerd en in het T&A-archief aanwezig. • Voor overige: zie literatuur.
Nationaal Archief Den Haag	√		√	• De verplichte stukken zijn in 2011-2013 integraal gedigitaliseerd en in het T&A-archief aanwezig. • Stukken van het bunkerarchief worden online geraadpleegd en waar nodig middels een fysiek bezoek door de onderzoeker. • Bij het fysiek raadplegen van dit archief, wordt op dezelfde wijze gewerkt als vermeld bij gemeentearchief.
Semistatische archiefdiensten - Ministerie Defensie te Rijswijk	√		√	• De verplichte stukken zijn in 2010-2011 integraal gedigitaliseerd en in het T&A-archief aanwezig. • Indien het raadplegen van dit archief noodzakelijk wordt geacht, wordt op dezelfde wijze gewerkt als vermeld bij gemeentearchief.
Explosieven Opruimingsdienst Defensie	√		√	• Raadpleging vindt per project plaats conform de door de EOD gegeven werkwijze.

Bron	Raadplegen: Verplicht	Raadplegen: Niet-verplicht	Raadplegen: Gedaan door T&A	Wijze van raadplegen en archiveren
Historische verenigingen en heemkundekringen		√		• Indien het raadplegen hiervan noodzakelijk wordt geacht, wordt online gezocht naar informatie, tijdschriften besteld en in sommige gevallen telefonisch of per e-mail contact gezocht.
Luchtfotocollecties Wageningen UR en Kadaster Zwolle	√		√	• Wordt per project door de onderzoeker online via www.dotkadata.nl geraadpleegd tijdens de uitvoering van het onderzoek.
Luchtfotocollectie RCAHMS/NCAP	√	√	√	• Wordt per project door de onderzoeker online geraadpleegd tijdens de uitvoering van het onderzoek.
The National Archives (Londen)	√	√	√	• Deel dat in het T&A-archief aanwezig is, wordt geraadpleegd. • Indien nodig en online beschikbaar, wordt online geraadpleegd. • Indien nodig wordt fysiek bezoek uitgevoerd door een onderzoeker van T&A. • Indien via Wardocs geraadpleegd, is dat vermeld in §3.2.12.5.
Library and Archives Canada		√		• Indien nodig en online beschikbaar, wordt online geraadpleegd. • Indien nodig wordt fysiek bezoek uitgevoerd door een onderzoeker van T&A of een lokale onderzoeker. • Indien via Wardocs geraadpleegd, is dat vermeld in §3.2.12.5.
Bundesarchiv-Militararchiv (Freiburg)	√		√	• Verplichte collectie is in 2017 integraal gedigitaliseerd (naast enkele andere collecties) en in het T&A-archief aanwezig. • Indien via Wardocs geraadpleegd, wordt dat vermeld in §3.2.12.5.
Service Historique de la Défense		√		• Indien nodig en online beschikbaar, wordt online geraadpleegd. • Indien nodig wordt fysiek bezoek uitgevoerd door een onderzoeker van T&A of een lokale onderzoeker.
Kadaster (naoorlogs kaartmateriaal)	√		√	• Wordt per project via de website www.topotijdreis.nl geraadpleegd. • Voor het achterhalen van kadastrale gegevens, indien nodig, wordt het archief geraadpleegd zoals in §3.2.9 omschreven.
The National Archives and Records Administration te College Park		√		• Indien noodzakelijk is het via Wardocs geraadpleegd. In dat geval wordt dat vermeld in §3.2.12.5.
Getuigenverklaringen		√		• Per verklaring wordt vermeld wie, waar en wanneer uitgevoerd.
Krantenberichten		√	√	- Worden geraadpleegd via internet, collectie 708 en 709 van het NIMH en toegangen 2.04.110 en 2.13.210 van het Nationaal Archief.

Uitgesloten bronnen

De volgende bronnen niet (uitputtend) geraadpleegd t.b.v. het Onderzoek Conflictperiode:

- Het onderzoek voor contra-indicaties van na WOII is onderdeel van een Onderzoek na-Conflictperiode. Voor het Onderzoek Conflictperiode is uitsluitend gezocht naar uitgevoerde opsporingswerkzaamheden en grootschalig grondverzet op basis van vergelijking van luchtfoto's en op basis van bij opdrachtverlening door de opdrachtgever aangeleverde informatie.

- Er is geen navraag gedaan via de VEO Bommenkaart en bij beheerders van (rail)infrastructuur die zichtbaar is in het onderzoeksgebied, zoals bedoeld in §2.2 van het CS-VROO, tenzij expliciet afgesproken met opdrachtgever. T&A hanteert de werkwijze zoals op volgende pagina omschreven.

Uitgevoerde opsporingsonderzoeken

T&A gaat er van uit, dat betreffende beheerder(s) reeds betrokken zijn bij het proces en daarmee relevante opsporingsonderzoeken via opdrachtgever aan T&A geleverd zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat conform het WSCS-OCE en het CS-OOO projectplannen van opsporingswerkzaamheden bij de gemeente voorgelegd moeten worden, ter kennisgeving bij detectie en voor akkoord bij benaderingswerkzaamheden. Aangezien T&A navraag heeft gedaan bij de gemeente(s) over reeds uitgevoerde explosievenonderzoeken, zouden ook de reeds uitgevoerde opsporingsonderzoeken van beheerders aan het licht gekomen moeten zijn. Indien hiervan sprake was en bleek dat er rapporten van relevante explosievenonderzoeken bij beheerders aanwezig waren, is dit in overleg met opdrachtgever nagevraagd.

Reeds uitgevoerde Vooronderzoeken en risicoanalyses

Er wordt geen navraag gedaan naar rapporten van reeds uitgevoerde Vooronderzoeken en risicoanalyses explosieven, tenzij expliciet afgesproken met opdrachtgever en vermeld in deze rapportage. Dit houdt in dat eventueel afwijkende conclusies (horizontale afbakening verdacht gebied) niet bekend en niet gerapporteerd, of beargumenteerd zijn.

De motivatie hiervoor is dat er vele bureaustudies zijn uitgevoerd voordat het CS-VROO in werking is getreden. Deze onderzoeken zijn alle met achterhaalde afbakeningsregels uitgevoerd. Hierdoor is de onderzoeksinspanning in tijd en budget niet te verantwoorden en is de te verwachten toegevoegde waarde vrijwel nihil. T&A zal de opdrachtgever bij de offertefase attenderen op bij T&A bekende, reeds uitgevoerde onderzoeken indien deze van toegevoegde waarde kunnen zijn.

- Er worden geen berekeningen uitgevoerd voor de indringingsdieptes van afwerpmunitie indien er onvoldoende sondeerinformatie door opdrachtgever beschikbaar wordt gesteld om dergelijke berekeningen betrouwbaar te maken volgens het Ontwerp Voorschrift Bepaling Indringingsdiepte Conventionele Explosieven (Deltares, 1210497-000, 2015). Hierbij wordt opgemerkt, dat er via Dinoloket in de regel te weinig sondeerinformatie beschikbaar is hiervoor.

- Conform het CS-VROO dienen uit de geïnventariseerde luchtfoto's de meest geschikte luchtfoto's geselecteerd te worden. Bij de selectie dient rekening te worden gehouden met dekking, opnamedatum in relatie tot oorlogshandelingen, kwaliteit van het fotobeeld en de schaal. T&A raadpleegt in eerste instantie de luchtfoto's van de Nederlandse luchtfotoarchieven, aangezien daarvan online direct de kwaliteit en dekking zichtbaar zijn, naast de schaal en datum. Indien daarbij geschikte foto's worden aangetroffen, wordt geen inventaris gedaan van de luchtfoto's die RCAHMS/NCAP beschikbaar heeft. Van betreffende archiefinstelling zijn, naast de datum van de luchtfoto, online namelijk uitsluitend een indicatie van de dekking en schaal te achterhalen en is de kwaliteit hooguit zeer indicatief aangegeven. Indien in de Nederlandse archieven geen geschikte luchtfoto's zijn aangetroffen, is RCAHMS/NCAP zondermeer wel geraadpleegd.

- Conform het CS-VROO dienen er luchtfoto's te worden gebruikt van vóór de gebeurtenis, en van zo kort mogelijk ná de relevante gebeurtenis. T&A raadpleegt alleen luchtfoto's van vóór de gebeurtenis indien er aanwijzingen zijn dat dit van toegevoegde waarde kan zijn.

Gebruikte zoektermen

Voor het raadplegen van relevante stukken binnen de archieven, wordt in sommige gevallen een lijst met zoektermen gehanteerd. Die bestaat deels uit algemene termen, deels uit specifieke termen. Hieronder is aangegeven welke zoektermen in het algemeen gehanteerd worden bij de diverse archiefinstellingen. Daarnaast staat in de hoofdstukken van de archieven zelf, welke specifiek voor onderhavig project relevante zoektermen zijn gebruikt.

Geen algemene zoektermen gebruikt

Voor de verplichte inventarissen uit het NIOD, Nationaal Archief Den Haag, de Semistatische archiefdiensten van het Ministerie van Defensie te Rijswijk en het Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg geldt dat er geen zoektermen gehanteerd worden. Deze inventarissen zijn verplicht geheel door te nemen en door T&A integraal gefotografeerd en per gemeente gesorteerd, waardoor alle relevante stukken bij elk onderzoek geraadpleegd zijn. Ook voor de niet-verplichte collecties 708, 709 en 801 van het NIMH en de toegangen 2.04.110, 2.13.210, 2.05.44, 2.13.71 en 2.13.196 van het Nationaal Archief Den Haag geldt dit. Indien in deze archieven naar andere relevante inventarissen is gezocht, staat dat in betreffende hoofdstuk als projectspecifiek vermeld.

Voor het "bunkerarchief", toegang 2.13.167 van het Nationaal Archief Den Haag, geldt dat er via kaarten op locaties gezocht kan worden en worden geen zoektermen gehanteerd. Dit geldt ook voor de mijnenkaarten van de EODD.

Voor de MORA's van de EODD worden de door hen geleverde lijsten gebruikt en doorgenomen op locaties. Wegens de vele spelfouten daarin, wordt daar niet met zoektermen gewerkt, omdat er dan veel gemist kan worden, maar worden de lijsten per project per gemeente doorgenomen.

Voor het op voorhand raadplegen van de stukken van de RAF wordt gebruik gemaakt van de database van Wardocs, die informatie op locatie in een database heeft staan. Verder zoeken in buitenlandse archieven gebeurt altijd op basis van de eenheden die actief waren op een locatie en de datum van die activiteiten, om zo tot hun gevechtsverslagen te komen. Dit geldt ook voor het raadplegen van collectie 409 van het NIMH. Ook hier worden dus niet echt zoektermen gebruikt, anders dan eventueel de namen van eenheden die via andere bronnen zijn achterhaald.

Voor collectie 575 geldt dat er wel gezocht wordt op specifieke termen, echter geen algemene. Deze termen zijn in het betreffende hoofdstuk vermeld.

Voor stukken uit gemeentearchieven en provinciale archieven geldt dat er wel degelijk een lijst algemene termen is gehanteerd bij het doorzoeken ervan. De lijst op hieronder gegeven. Deze termen worden gebruikt met wildcards, indien de zoekopties dat nodig maken, zodat er geen opties gemist worden. Opgemerkt wordt, dat dit slechts één van de zoekmethodes is in betreffende archieven. Zo worden daarnaast sowieso toegangen van gemeentebestuur, gemeentepolitie, gemeentebrandweer, luchtbeschermingsarchief e.d. (indien voorhanden) ook doorzocht zonder zoektermen, om te voorkomen dat mogelijk relevante inventarissen, maar zonder deze termen, over het hoofd gezien worden.

Bovendien wordt ook standaard met de archivaris gesproken en toegelicht wat voor onderzoek wij uitvoeren. Deze kan dan assisteren bij het achterhalen van mogelijk relevante informatie op plekken, die niet uit titels van inventarissen zijn op te maken.

Algemene zoektermen die T&A hanteert bij archiefbezoek:

- Explosieven / explosief
- Munitie
- Granaat / granaatinslag / inslag
- Onontplofte
- Projectiel(en)
- Oorlogstuig
- Mijnenveld(en) / landmijn / mijn
- Blindganger(s)
- Opruiming / ruimen / ruiming
- Luchtbescherming / luchtbeschermingsdienst
- Bom / bombardement / bommen / bominslag / bommenwerper
- Vliegtuig / vliegtuigen / toestel
- Schade / oorlogsschade / beschadigd(e)
- Vernield / vernietigd / verwoest
- Ontbrandingen / brand
- Krater(s)
- (Wereld)oorlog(shandelingen)
- 1940-1945
- Bevrijding / bezetting
- Duits
- Artillerie
- Verdedigingswerken / tankgracht
- Hulpverleningsdienst
- Openbare veiligheid / veiligheid
- Politierapporten / politionele rapporten / Proces(sen)-verbaal
- Marechaussee
- Bijzondere gebeurtenis(sen)
- Proces
- Stoffen
- Rapporten
- Kadastrale kaart
- Huisnummers/Omnummering
- Wijkregister(s)
- Straatnamen/straatnaamgeving

Fase 2 Analyseren van het bronnenmateriaal

Na de inventarisatiefase vindt het analyseren van het aangetroffen bronnenmateriaal plaats. Op basis hiervan kan worden vastgesteld of het onderzoeksgebied onverdacht of (deels) verdacht is.

Omgaan met onderzoeksvragen conform CS-VROO-02

In het CS-VROO-02 zijn voor verschillende oorlogshandelingen vragenlijsten opgesteld met mogelijk relevante vragen, die ter ondersteuning dienen van de analyse en tevens beantwoord dienen te worden, zodat de analyse ook voor derden herleidbaar is. De vragen in de lijsten zijn niet uitputtend, maar hoeven anderzijds meestal ook niet altijd allemaal beantwoord te worden. Zodoende zijn antwoorden op de vragen vaak niet geven, of niet vermeld in onderhavige rapportage.

Er wordt als volgt omgegaan met de vragenlijsten: De analyses worden voornamelijk in bijlage 3 in de kolom "motivatie conclusie" omschreven. Hierin wordt uiteengezet hoe T&A tot haar conclusies is gekomen, zonder dat de vragen expliciet vermeld worden. Wel is uit de uiteenzetting van de motivatie op te maken welke vragen zijn gesteld en beantwoord om tot de conclusie verdacht of onverdacht te komen.

Onderbouwing van overige zaken, zoals de horizontale en verticale afbakening, soorten en kalibers van de explosieven, aantallen, afwerphoogtes, etc. zijn soms, maar niet altijd, daar vermeld, maar waar van toepassing wel in de tabel in hoofdstuk 6. Tenslotte geldt dat vragen soms beantwoord worden in de kolom "gebeurtenis/locatie" van bijlage 3, met name als het gaat om de luchtfoto-interpretatie.

Indien na de inventarisatie en analyse van het bronnenmateriaal (een deel van) het onderzoeksgebied verdacht is verklaard, worden (on)verdachte gebieden afgebakend in horizontale en verticale richting, gebruik makend van RD-coördinaten. Tevens wordt dan de hoofdsoort, het kaliber/gewicht, de nationaliteit en verschijningsvorm van de te verwachten explosieven bepaald. Indien de hoofdsoort afwerpmunitie betreft, wordt bovendien het subsoort, het aantal en het type ontsteker(s) bepaald, indien mogelijk.

Verkorte risicoanalyse, conclusies en aanbevelingen

Op basis van de resultaten is een verkorte risicoanalyse uitgevoerd worden, waarbij rekeningen gehouden wordt met de toekomstige werkzaamheden en gebruik van de locatie. Daaruit zijn conclusies met bijbehorende aanbevelingen voor het vervolgtraject voortkomen. Een opsporingsonderzoek kan deel uitmaken van dit advies. Dit is een veldonderzoek waarbij aanwezige verdachte objecten, mogelijke explosieven, kunnen worden opgespoord.

Oplevering

De resultaten van het Vooronderzoek zijn verwerkt in een rapportage inclusief bodembelastingkaart (bijlage 1). Meer specifiek is opgenomen in de rapportage:

1) aanleiding van het Vooronderzoek, omschrijving en doelstelling van de opdracht (§1.1 en §1.2);
2) begrenzing van het onderzoeksgebied (§2.1 en bijlage 1);
3) beschrijving van de uitvoering van het onderzoek, inclusief methode en betrokken personen (onderhavige bijlage);
4) verantwoording van het bronnenmateriaal, inclusief bronverwijzing (hoofdstuk 3 en bijlage 3);
5) resultaten van de beoordeling van het bronnenmateriaal (bijlage 3 en §4.2);
6) afbakening (on)verdachte gebied(en) en Bodembelastingkaart OO (bijlage 1 en hoofdstuk 6);
7) gebeurtenissenlijst en gebeurtenissenkaart (respectievelijk bijlage 3 en 4a);
8) beschrijving leemten in kennis (waar van toepassing per bron);
9) verkorte risicoanalyse met bijbehorende conclusies en aanbevelingen.

De rapportage wordt digitaal aangeleverd in pdf formaat. Op verzoek worden de bijlagen in Autocad/GIS formaat verstrekt.

Planning

Na ontvangst van de opdrachtbevestiging en digitale kaart met RD-coördinaten waarop *de contouren van het onderzoeksgebied* staan aangegeven, is het project in de planning opgenomen. De doorlooptijd voor de eerste fase (inventarisatie van het bronnenmateriaal) is meerdere weken, waarbij rekening gehouden dient te worden met de levertijd van enkele, met name buitenlandse archieven. De tweede fase duurt in de regel een week tot enkele weken, afhankelijk van hetgeen aangetroffen wordt in de eerste fase. Oplevering vindt plaats zoals in de offerte aangegeven. Het opvragen van luchtfoto's kan in specifieke gevallen vele weken vergen. In het geval de afgesproken levertijd daardoor overschreden dreigt te worden, wordt hierover contact opgenomen met de opdrachtgever.

Bijlage 6: Algemene evaluatie van de risico's van explosieven

Gevolgen detonatie (explosie)
Explosieven bevinden zich vanaf WOII onder slechte condities in de bodem. Bij het aantreffen van explosieven moet daarom rekening worden gehouden met een ongecontroleerde detonatie. Oorzaken van een ongecontroleerde detonatie kunnen zijn onder andere ongelukken bij handelingen aan munitie, brand en grondroerende werkzaamheden. De kans op een ongecontroleerde detonatie is klein, maar de gevolgen zijn aanzienlijk. Het is daarom noodzakelijk om na te gaan welke gebeurtenissen elkaar zouden kunnen opvolgen en met welke effecten.

Een ongecontroleerde detonatie kan leiden tot ernstig letsel en schade aan materieel en/of levende have binnen de invloedssfeer van een detonatie. Afhankelijk van de plaats van detonatie kan het schadebeeld in ernst variëren; een detonatie op het land heeft andere gevolgen dan een detonatie in (diep)water. Tijdens een detonatie komt in een zeer korte tijd een grote hoeveelheid energie vrij in de vorm van druk, schokgolf, temperatuur en eventueel scherfwerking. Tijdens het bepalen van de veiligheids- en beschermende maatregelen moet hiermee rekening worden gehouden.

Druk
Afhankelijk van de soort springstof kan in de directe omgeving van het detonatiepunt een druk ontstaan van 100.000 tot 400.000 bar. Tegen deze detonatiedruk is geen enkel materiaal bestand. Een druk van vier bar kan al ernstig letsel toebrengen aan het menselijk lichaam met zelfs de dood tot gevolg.

Schokgolf
Tijdens een detonatie ontstaat een schokgolf. De kracht van de schokgolf is afhankelijk van de detonatiesnelheid van de springstof. De detonatiesnelheid die ontstaat, varieert van circa 3000 tot 9000 m/sec. Afhankelijk van het medium waardoor de schokgolf zich voortplant kan de schokgolf schade veroorzaken aan machines, constructies en vaartuigen. Het is een gegeven dat een schokgolf zich in water verder voortplant dan in de lucht. De schade die ontstaat door de schokgolf kan daarom onder water groter zijn dan in de lucht.

Temperatuur
In de directe omgeving van het detonatiepunt komen zeer hoge temperaturen vrij. Afhankelijk van de plaats van de detonatie kunnen deze temperaturen brand veroorzaken. Onder water zijn de effecten van de bij een detonatie vrijkomende hoge temperaturen nihil.

Scherfwerking
Het bekendste gevaar dat ontstaat bij een detonatie is scherfwerking. Afhankelijk van het materiaal waarin de springstof verpakt is (het lichaam van het explosief) en de plaats van de detonatie kan scherfwerking ontstaan. De scherven die ontstaan krijgen als gevolg van de ontstane druk en temperatuur een zeer hoge snelheid, die bij aanvang circa 1500 meter per seconde bedraagt. Afhankelijk van de toestand en het soort explosieve stof zal de grootte van de scherven variëren.

Afhankelijk van het gewicht van de scherven en het medium waardoor deze zich voortbewegen kan de afstand die zij afleggen sterk variëren. Naast directe scherfwerking moet ook rekening worden gehouden met secundaire scherfwerking. Onder secundaire scherfwerking worden materialen verstaan (bijvoorbeeld grind en stenen) die uit de directe omgeving van de detonatie als gevolg van de toenemende druk worden rondgeslingerd.

Overige effecten
Ook zijn er explosieven gebruikt met (toevoeging van) brandbare stoffen en chemische middelen, die een zeer specifiek gevaar vormen voor hun omgeving. Zo werd bijvoorbeeld fosfor gebruikt in zogenaamde springrookgranaten en -handgranaten. Witte fosfor is een brandbare stof die spontaan tot ontbranding kan komen bij contact met zuurstof.

Wanneer witte fosfor brandt, verspreidt het een giftige rook en kan uiteindelijk een detonatie veroorzaken als in het explosief ook een verspreidingsspringlading aanwezig is. Het komt voor dat explosieven gevuld met witte fosfor spontaan gaan branden wanneer zij tijdens het uitvoeren van graafwerkzaamheden worden blootgelegd. In het algemeen kan voor explosieve stoffen worden gesteld dat ze toxisch zijn.

<u>Veiligheidsmaatregelen/risico</u>
In gebieden waar mogelijk explosieven aanwezig zijn is maximale bescherming geboden tegen de uitwerking ervan. Deze maatregelen hebben zowel betrekking op handelingsfactoren als uitwerkingsfactoren.

De maatregelen kunnen we indelen in twee hoofdgroepen:
- Veiligheidsmaatregelen: alle maatregelen die worden genomen om te voorkomen dat een explosief ongecontroleerd tot werking komt.
- Beschermende maatregelen: alle maatregelen die worden genomen om de daadwerkelijke uitwerking van een explosief op personen, levende have en goederen te beperken of te voorkomen.

De risico's van een ongecontroleerde detonatie van explosieven bij grondpenetrerende werkzaamheden hangen af van de soort explosieven en de diepte/plaats waarop ze kunnen worden aangetroffen.

<u>Soort explosieven</u>
Voor het beoordelen van de risico's en het bepalen van de juiste veiligheidsmaatregelen is het van belang om te weten welke soorten explosieven verwacht kunnen worden.

Grootte
De vuistregel is dat de grootte van een explosief het effect op de omgeving bepaalt. Hoe groter het explosief, hoe groter het effect op de omgeving. Het effect op de omgeving wordt mede bepaald door de netto inhoud van de explosieve stof.

Gevoeligheid
De kans dat een explosief ongecontroleerd tot detonatie komt, is afhankelijk van de gevoeligheid van een explosief. De gevoeligheid van een explosief wordt bepaald door de gevoeligheid van de in het explosief aanwezige explosieve stof en/of de (wapenings)toestand van de geplaatste ontsteker. Hoe gevoeliger een explosief, hoe eerder een ongecontroleerde detonatie zal plaatsvinden. De gevoeligheid van explosieve stoffen in de vorm van springstoffen neemt veelal toe door veroudering. De gevoeligheid van een ontsteker wordt voornamelijk bepaald door de wapeningstoestand.

De wapeningstoestand van een ontsteker wordt bepaald door de krachten die worden uitgeoefend op een ontsteker tijdens het verschieten, werpen, afwerpen of plaatsen van het explosief. Tijdens het zogenaamde wapenen van een ontsteker worden alle explosieve en/of mechanische componenten in één lijn gebracht waardoor het explosief tot werking kan komen.

Het wapenen kan ook gebeuren doordat explosieven worden rondgeslingerd als gevolg van een explosie. De explosie kan het gevolg zijn van vernietigingswerkzaamheden of een ongecontroleerde explosie. Explosieven voorzien van gewapende ontstekers zijn over het algemeen gevaarlijker zijn dan explosieven waarvan de ontsteker niet gewapend is.

Bijlage 7: Wetgeving en subsidiemogelijkheden voor explosievenonderzoek

Wet- en regelgeving explosievenonderzoek

De taken en verantwoordelijkheden voor grondroerende werkzaamheden voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer liggen verankerd in de Arbeidsomstandighedenwet. Dit is een kaderwet die verder uitgewerkt is in het Arbeidsomstandighedenbesluit en de Arbeidsomstandighedenregeling.

Conform artikel 2.26 van het Arbeidsomstandighedenbesluit moet een opdrachtgever in de ontwerpfase zeker stellen dat opdrachtnemer in staat is om aan de verplichtingen uit de Arbowet te voldoen.

Conform artikel 2.28 van het Arbeidsomstandighedenbesluit moet de opdrachtgever tijdens de ontwerpfase de risico's in kaart brengen in een Veiligheids- en Gezondheidsplan Ontwerpfase, zodat de uitvoerende partij de noodzakelijke beheersmaatregelen kan nemen. Dit geldt ook voor de risico's met betrekking tot explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.

In artikel 1.5a, deel c van het Arbeidsomstandighedenbesluit staat dat er sprake is van een Certificatieschema voor het Opsporen van Ontplofbare Oorlogsresten (CS-OOO). Dit certificatieschema is opgesteld door de schemabeheerder, de Stichting Veilig Omgaan met Explosieve Stoffen (VOMES). Dit certificatieschema heeft tot doel om te borgen dat het opsporen van ontplofbare oorlogsresten op een veilige wijze plaatsvindt. Bedrijven die deze werkzaamheden uitvoeren dienen hieraan te voldoen.

Het schema is vastgesteld door VOMES op 15 oktober 2020 en gepubliceerd in de Staatscourant d.d. 3-11-2020. Er is sprake van twee deelgebieden, te weten:

- Deelgebied A: Opsporing ontplofbare oorlogsresten;
- Deelgebied B: Civieltechnische ondersteuning.

Conform paragraaf 4.1 van het CS-OOO dient de opdrachtgever het projectplan aantoonbaar te hebben goedgekeurd, voordat gestart kan worden met de veldwerkzaamheden. Conform bijlage 3 van de CS-OOO dient de EOD voorafgaand aan de opsporingswerkzaamheden te worden geïnformeerd over het project. Voor de melding van het opsporingsproject bij de EOD is instemming van de opsporingswerkzaamheden door bevoegd gezag OOV noodzakelijk. Voor detectie onderzoek geldt deze verplichting niet.

Bedrijven die opsporingswerkzaamheden uitvoeren en hierbij explosieven voorhanden kunnen krijgen, moeten op basis van de Wet Wapens en Munitie (artikel 4) beschikken over een ontheffing.

Handhaving

Controle van de Arbowet vindt plaats door de Inspectie SZW van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De burgemeester is verantwoordelijk voor de Openbare Orde en Veiligheid binnen een gemeente. De aanwezigheid van explosieven kan de Openbare Orde en Veiligheid in gevaar brengen. Op basis van de gemeentewet (artikelen 175, 176) is de burgemeester verantwoordelijk voor de handhaving en het bevoegd handelend optreden.

Werken in verontreinigde grond

Werkzaamheden in verontreinigde grond dienen conform het Arbeidsomstandigheden-besluit plaats te vinden volgens de CROW 400.

Werken langs de (snel-)weg
Werkzaamheden langs de (snel-)weg dienen conform het Arbeidsomstandigheden plaats te vinden besluit volgens de CROW 96.

Werken langs het spoor
Werkzaamheden langs het spoor dienen uitgevoerd te worden conform Normenkader Veilig Werken en het Voorschrift Veilig Werken van ProRail (beheerd door RailAlert). Iedereen die zich in opdracht van of met toestemming van ProRail begeeft op spoorwegterrein of in de nabijheid van objecten die bij de hoofdspoorweginfrastructuur horen, moet over een geldig Bewijs van Toegang (BvT) beschikken. Deze wordt op het Digitale Veiligheids Paspoort (DVP) bijgeschreven.

Beschermen archeologische waarden
Conform de Wet op de archeologische monumentenzorg (Monumentenwet 2007) dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd indien er sprake kan zijn van verstoring van archeologisch waardevolle informatie. Onderzoek dient conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie 4.0 te worden uitgevoerd.

Informatie subsidie explosieven opsporing en ruiming - bommenregeling
Gemeentes kunnen vanuit het gemeentefonds een bijdrage voor het opsporen en ruimen van explosieven ontvangen. Kosten voor Vooronderzoek, opsporing, preventieve maatregelen, noodzakelijke spoedvoorzieningen en grondwerkzaamheden komen in aanmerking voor subsidie. BTW komt hiervoor niet in aanmerking.

Gemeenten kunnen 68% van de kosten voor het opsporen van explosieven vergoed krijgen via een suppletie-uitkering. Hiervoor volstaat de toezending van een gemeenteraadsbesluit met daarin opgenomen de gemaakte kosten. Bijdragen hebben geen betrekking meer op toekomstige kosten. Er hoeft geen verdere onderbouwing overlegd te worden.

Om in aanmerking te komen voor een bijdrage dient de gemeente een raadsbesluit in waarin de gemaakte kosten voor het opsporen en ruimen van explosieven zijn opgenomen. Er hoeft geen verdere onderbouwing overlegd te worden. Projectplannen of studies naar risico's e.d. worden niet in behandeling genomen. Btw komt niet voor compensatie in aanmerking. In de opgave van de gemaakte kosten dient daarom duidelijk te worden opgenomen dat de bedragen exclusief btw zijn.

De benodigde raadsbesluiten moeten voor 1 april zijn ingediend. De gemaakte kosten kunnen inzichtelijk worden gemaakt in IV3 via lastenfunctie "160 opsporingen ruiming van conventionele explosieven". Raadsbesluiten kunnen bij voorkeur toegestuurd worden via regelingen@minbz.nl. Verzoeken die voor 1 april zijn ingediend, worden in het betreffende jaar toegekend.

Voor vragen of nadere informatie over de bommenregeling: postbus.gf@minbzk.nl

Kenniscentrum

Het Kenniscentrum Conventionele Explosieven (KCE), zoals het officieel heet, gaat gemeenten helpen bij het beantwoorden van vragen. Ook wordt een afwegingskader opgesteld dat gemeenten kunnen gebruiken om een beslissing te nemen over het wel of niet ruimen van explosieven. Het kenniscentrum gaat ook onderzoek doen om de kennis over het opsporen van explosieven te vergroten. Het KCE wordt opgericht en beheerd door Rijkswaterstaat, in opdracht van het Ministerie van het Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Rijkswaterstaat is hiervoor gevraagd vanwege de specifieke ervaring met het opzetten en faciliteren van kenniscentra in het domein van de fysieke leefomgeving.

Bijlage 8: Termen, begrippen en afkortingen behorende bij het CS-VROO

In onderstaande tabel is een selectie van termen en begrippen vermeld, zoals gedefinieerd in bijlage 01.01 van het CS-VROO. In de selectie zijn de termen opgenomen, die (mogelijk) gebruikt worden in en/of relevant zijn voor het begrijpen van onderhavige rapportage.

Term/begrip	Afkorting	Definitie
Achtergelaten ontplofbare munitie		Ontplofbare munitie die tijdens een gewapend conflict niet is gebruikt, die is achtergelaten of gedumpt door een partij bij een gewapend conflict en al dan niet voor ontsteking zijn geprepareerd, van een ontsteking zijn voorzien, op scherp zijn gezet of anderszins voor gebruik zijn voorbereid.
Blindganger		Verschoten of afgeworpen ontplofbare munitie die die door onbekende reden niet tot ontploffing is gekomen.
Bombardement		Het aanvallen van een doel met bommen om het betreffende doel te beschadigen, buiten werking te stellen of om de vijand tot overgave te dwingen.
Boordgeschut		Boordwapen van een vliegtuig met een kaliber groter of gelijk aan 20 mm.
Boordmitrailleur		Boordwapen van een vliegtuig met een kaliber kleiner dan 20 mm.
Clustermunitie		Clustermunitie betreft munitie die in een cluster (moederlichaam of small bomb container) worden afgeworpen of verschoten.
Conflictperiode		Periode waarin het gewapend conflict heeft plaatsgevonden (oorlogsperiode).
Conventionele Explosieven (munitie)	CE	Munitie (explosieven) die zijn toegestaan bij gewapende conflicten conform de Conventie van Geneve.
Dumplocatie		Locatie waar ontplofbare oorlogsresten zijn gedumpt, zowel tijdens als na de conflictperiode.
Explosieven Opruimingsdienst Defensie	EODD	Overkoepelende organisatie van het Ministerie van Defensie belast met het (op)ruimen van ontplofbare oorlogsresten in opdracht van het bevoegd gezag Openbare Orde en Veiligheid.
Explosieven Opruimingsdienst	EOD	Uitvoerende dienst binnen de EODD die belast is met het (op)ruimen van ontplofbare oorlogsresten in opdracht van de EODD
Explosieve stof		Een stof of een mengsel van stoffen waardoorheen een plaatselijk veroorzaakte chemische reactie kan voortschrijden, zonder dat daarvoor toevoer van energie of materie van buitenaf nodig is.
Geschutmunitie		Munitie met een kaliber van 20 mm of groter.
Geschutstelling		Locatie waar één of meerdere vuurmonden zijn opgesteld.
Grondgevecht		Een gewapend conflict dat heeft plaatsgevonden tussen twee of meerdere strijdende partijen op een bepaalde locatie.
Grondroering		Het omwoelen, omwerken, ontgraven van een bepaalde grondlaag incl. het veroorzaken van ondergrondse trillingen.
Handgranaten		Munitie-artikel speciaal ontworpen om met de hand te worden geworpen.
Jachtbommenwerper	Jabo	Een jachtvliegtuig dat is aangepast om er bombardementen mee te kunnen uitvoeren.
Kleinkalibermunitie	KKM	Munitie voor handvuurwapens en mitrailleurs met een kaliber tot 20 mm.
Kraterpatroon		Meerdere kraters bij elkaar waarin een bepaald patroon te ontdekken is in relatie tot de wijze van afgeworpen of verschoten munitieartikelen.
Loopgraaf		Een sleuf of gang in de grond (op of onder maaiveld) die militairen beschermt tegen vijandelijk vuur en waarvan tegenvuur kan worden uitgebracht.
Mangat		Een gat in de grond aangelegd ter bescherming tegen vijandelijke aanvallen voor zowel militairen als burgers.
Mijnenlegrapporten		Rapport en legpatroon van een aangelegd mijnenveld met soorten en aantallen mijnen.
Mijnenveld		Een mijnenveld is een al dan niet afgebakend stuk grond waar landmijnen zijn geplaatst.
Mijn- en Munitieopruimings-dienst	MMOD	Organisatie die vlak na WOII belast was met het (op)ruimen van ontplofbare oorlogsresten in opdracht van het bevoegd gezag Openbare Orde en Veiligheid.
Melding, Opdracht, Ruimrapportage en Afdoening	MORA	Rapportage van de EOD voor het (op)ruimen van aangetroffen ontplofbare oorlogsresten.
Munitie voor granaatwerpers		Munitie bedoeld om met een granaatwerper te verschieten.
Na-conflictperiode		De periode na het gewapend conflict tot heden.

Term/begrip	Afkorting	Definitie
Niet-gesprongen munitie		In een gewapend conflict gebruikte ontplofbare munitie die ontsteking gereed is, van een ontsteking is voorzien, op scherp is gezet of anderszins voor gebruik is voorbereid en die niet tot ontploffing is gekomen
Offset		Ondergrondse verplaatsing van een blindganger.
Ontstekingsinrichting		Een voorziening die op een explosief is geplaatst of geplaatst kan worden en die op het juiste moment de gewenste werking van het explosief veroorzaakt.
Ontplofbare munitie		Conventionele munitie die explosieve stoffen bevat als bedoeld in het protocol inzake ontplofbare oorlogsresten van 28 november 2003 (Trb. 2004, 227) met inbegrip van mijnen, valstrikken en andere mechanismen.
Opsporingswerk-zaamheden		Alle werkzaamheden die worden uitgevoerd ten behoeve van de opsporing van ontplofbare oorlogsresten.
Oorlogshandelingen		Activiteiten die plaatsvonden in de conflictperiode waarbij munitie/explosieven zijn ingezet.
Raket		Een projectiel dat wordt voortgedreven door de reactiekracht die wordt opgewekt door de uitstroming van de gassen welke ontstaan bij verbranding van de door het projectiel meegevoerde stuwstof.
Relevante bron		Een bron die vermeld dat binnen het onderzoeksgebied activiteiten hebben plaatsgevonden waarbij munitie/explosieven zijn ingezet.
Small Bomb Container	SBC	Container gevuld met clustermunitie die in zijn geheel in een bommenwerper wordt geplaatst, zodat alle clustermunitie gelijktijdig kan worden afgeworpen. De SBC blijft in de bommenwerper achter.
Strategisch bombardement		Bombardement met grote aantallen bommen afgeworpen van grote hoogte hoofdzakelijk uitgevoerd in het achterland van de vijand, gericht tegen industriële capaciteit, infrastructuur en/of burgerbevolking.
Sub-munitie		Munitieartikelen die zijn opgenomen in een clusterlichaam en op enig moment na verschieten of afwerpen hiervan vrijkomen en zelfstandig hun weg vervolgen.
Tactisch bombardement		Bombardement gericht op vijandelijke troepen, aanvoerlijnen en commandocentra etc. in de onmiddellijke nabijheid van het front of bezet gebied.
Toebehoren van munitie		Voorwerpen die onderdeel uitmaakten van of toebehoorden aan munitie, geen explosieve stoffen bevatten en niet zijn onder te brengen bij een van de overige hoofdsoorten.
Tweede Wereldoorlog	WO-II WO2	Conflictperiode 1940-1945.
Uitvoeringsopdracht EODD	UO	Vervanger van de MORA.
Valstrikken		Explosieven die worden geplaatst met als doel om door het uitvoeren van een onschuldige handeling tot werking te komen.
Verdedigingswerk		Een groepering van wapenopstellingen en/of geschutsopstellingen, rondom afgezet met een versperring en/of loopgraven.
Vernielingsmiddelen		Explosieven om vernielingen of vernietigingen mee uit te voeren.
Vernietigingslocaties		Locatie waar munitie vernietigd is, in de praktijk doorgaans springputten genoemd.
Verticale afbakening		Afbakening van een OO verdacht gebied in verticale richting. Betreft zowel het bepalen van de (minimale) boven- als (maximale) ondergrens van de OO verdachte bodemlaag.
Vliegtuigcrash		Het neerkomen van (delen van) een militair vliegtuig, niet zijnde een geslaagde (nood)landing.
Vuurwerken		Explosieven, meestal voorzien van een pyrotechnisch mengsel bedoeld voor het creëren van speciale effecten, zoals brand, licht, knal, rook en/of traangas.
Wapenopstelling		Een opstelling voor handvuurwapens, machinegeweren en/of andere (semi)automatische wapens, niet zijnde onderdeel van een verdedigingswerk.

Bijlage 9: Distributielijst

Het definitieve rapport wordt verzonden aan:

- Opdrachtgever.
- Aanbevolen wordt de rapportage te overleggen aan de gemeente(s) waarbinnen het onderzoeksgebied is gelegen.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 23 april 2024

Onderwerp: Provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud

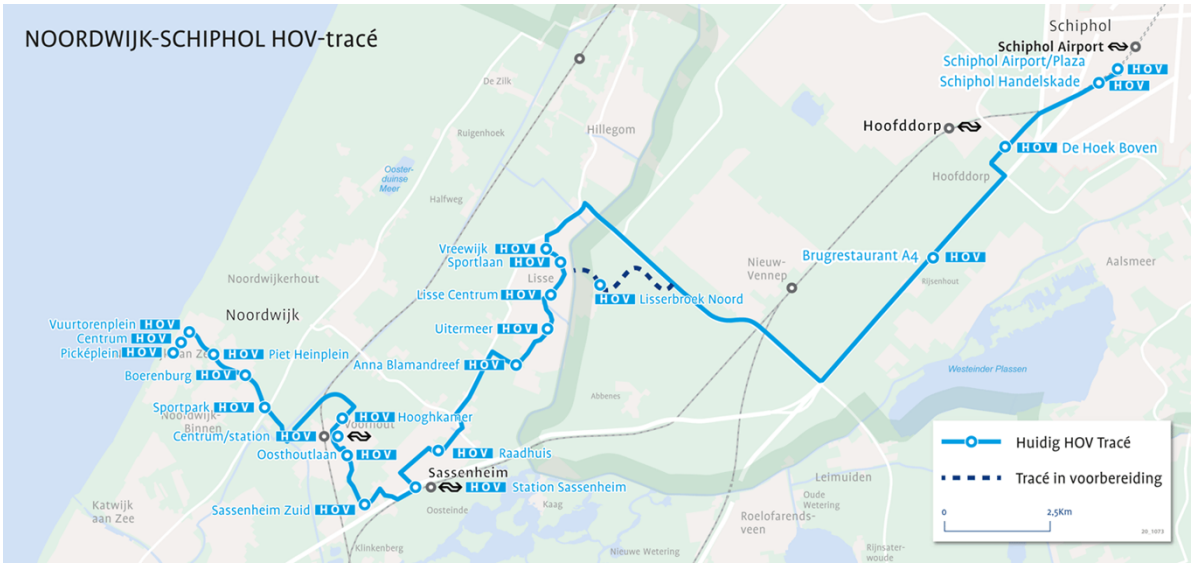
Kenmerk: 2232744

Bijlagen:

- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud, inclusief bijlagen
- Nota van Beantwoording
- Nota van Wijzigingen

1. Inleiding

In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord- en Zuid-Holland een bestuursovereenkomst gesloten om de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren: HOV Noordwijk-Schiphol.



Het realiseren van deze HOV-verbinding is opgedeeld in (deel)projecten. De provincie Noord-Holland realiseert het gedeelte tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Samen met de omgeving, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer is een ontwerp gemaakt van de HOV-verbinding. Om dit ontwerp te kunnen realiseren, moet dit planologisch worden geborgd. Dat is mogelijk door middel van het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Op basis van het ontwerp is het PIP opgesteld en ligt nu voor ter besluitvorming. Aangezien het ontwerp-PIP ter inzage lag, voordat de Omgevingswet in werking was getreden (1 januari 2024), is op de totstandkoming van het PIP de Wet ruimtelijke ordening nog van toepassing.

In de provincie Zuid-Holland wordt ondertussen gewerkt aan maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Samen met de realisatie van HOV Lisserbroek-Getsewoud ontstaat de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol.

2. Doelstellingen

2.1 Beschrijving tracé HOV-verbinding

Het ontwerp van de HOV-verbinding bestaat uit twee hoofddelen:

1) Een beweegbare brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeer;

2) Een vrijliggende busbaan met doorfietsroute tussen de brug en de bestaande busbaan bij Nieuw-Vennep Getsewoud.

In Lisse wordt een stuk busbaan gerealiseerd tussen de brug en de Oranjelaan. Daarvoor heeft de gemeente Lisse een wijziging van het bestemmingsplan opgesteld. De HOV-verbinding kruist vervolgens de Ringvaart met een beweegbare brug ter hoogte van de Hillegommerdijk 52, 55 en 56. Deze drie woningen moeten daarvoor worden afgebroken. Met de eigenaren van deze woningen worden gesprekken gevoerd over het aankopen van hun woningen.

Vervolgens gaat het tracé van de HOV-verbinding over het parkeerterrein en clubgebouw van de IJs- en skeelerclub Lisserbroek. De ijs- en skeelerbaan zelf kan blijven liggen. Het parkeerterrein, het clubhuis en de krabbelbaan worden aan de andere zijde van de ijs- en skeelerbaan gecompenseerd. Om daar te kunnen komen, wordt een toegangsweg aangelegd vanaf de Hillegommerdijk. Deze toegangsweg en het parkeerterrein zijn onderdeel van het ontwerp en het PIP.

Daarna gaat het tracé over een erf van een agrarisch bedrijf (Hillegommerdijk 49). De toegang van dit bedrijf wijzigt daarmee en wordt verplaatst naar de toegangsweg van de ijs- en skeelerclub. Vervolgens gaat het tracé over landbouwgronden verder richting Nieuw-Vennep. Daarbij kruist de HOV-verbinding twee keer Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied.

Vanwege het kruisen van NNN-gebied moet het verlies aan NNN worden gecompenseerd. Dit gebeurt door het realiseren van een ‘stapsteen’ voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerkertocht. Dit draagt bij aan het versterken van deze natuurverbinding.

Na het kruisen van de IJweg gaat het tracé opnieuw over landbouwgrond en sluit aan op de N207 ter hoogte van de Getsewoudweg en de bestaande busbaan richting Nieuw-Vennep en Hoofddorp.

Naast de HOV-verbinding wordt ook een doorfietsroute gerealiseerd. Deze loopt grotendeels langs het tracé van de HOV-verbinding, maar loopt in noord-zuidrichting langs de IJweg in plaats van langs de HOV-verbinding. Het bestaande fietspad langs de IJweg wordt opgewaardeerd tot doorfietsroute. Omdat deze weg al beschikt over een verkeersbestemming, is dit deel van het doorfietspad geen onderdeel van het PIP.

2.2 Toekomstige woningbouw

In het gebied waar de HOV-verbinding wordt gerealiseerd wordt ook woningbouw gerealiseerd. Diverse ontwikkelaars werken aan de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord. De realisatie van de HOV-verbinding zorgt ervoor dat deze woningen direct goed ontsloten worden met het openbaar vervoer.

In het ontwerp van de HOV-verbinding is rekening gehouden met de woningbouw. Onder andere is het ontwerp voorbereid op het ontsluiten van de woningbouw via een deel van de busbaan. Dit zogenaamde ‘meerijden’ is geen onderdeel van het PIP omdat de woningbouwplannen nog niet in detail zijn uitgewerkt. Om het meerijden mogelijk te maken, is na het vaststellen van het PIP een bestemmingswijziging nodig. Dit doet de gemeente door middel van het vaststellen van een Omgevingsplan voor de woningbouw.

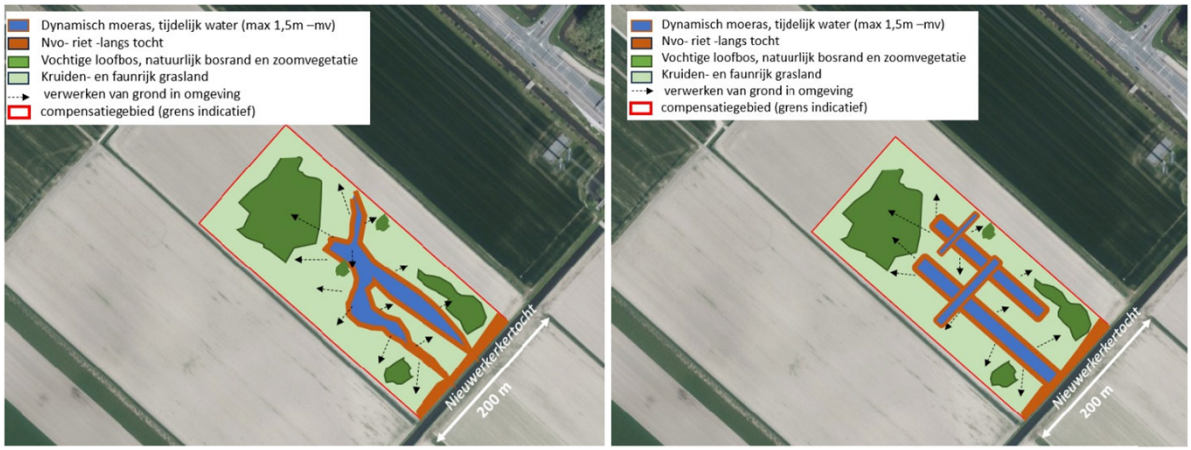
Normaal gesproken geldt bij het vaststellen van het PIP dat er geen wijzigingen in bestemmingsplannen (nu: Omgevingsplan) mogen plaatsvinden in de 10 jaar na het vaststellen van het PIP. Daar wordt in dit geval van afgeweken om de wijzigingen voor de woningbouw mogelijk te maken. Het Omgevingsplan wordt voorgelegd aan de provincie voordat deze in besluitvorming gaat.

2.3 Effecten HOV-verbinding

Het PIP bestaat uit een verbeelding, de planregels en een toelichting met bijlagen. In de planregels zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. De bestemmingen zijn in de verbeelding weergegeven. In de toelichting op de planregels is uitgebreid beschreven waarom de HOV-verbinding gerealiseerd wordt en welke effecten dat heeft op de omgeving. Het gaat om effecten op bijvoorbeeld bodem, water, natuur, lucht en geluid. De belangrijkste aspecten worden hieronder uitgelicht. Uit de onderzoeken blijkt dat de realisatie van de HOV-verbinding uitvoerbaar is.

NNN-compensatie

Zoals bij de beschrijving van de HOV-verbinding aangegeven, wordt natuur uit het Natuurnetwerk Nederland (NNN) dat wordt geraakt door de busbaan gecompenseerd. Deze compensatie vindt plaats langs de Nieuwerkerkertocht in de vorm van een stapsteen. In het kader van de Omgevingsverordening is een inrichtingsplan opgesteld van het NNN-compensatiegebied. In het inrichtingsplan is weergegeven hoe de compensatie van natuurwaarden wordt geborgd. In onderstaande afbeelding is het inrichtingsplan weergegeven.



Figuur 4-8 Schetsontwerpen stapsteen natuurverbinding maaiveldvolgend (boven) of met rechte natte vlakken en lijnen (rechts)

Stikstofdepositie

Het realiseren van de HOV-verbinding heeft tot gevolg dat stikstofdepositie plaats kan vinden in Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid. Daarvoor is een berekening gemaakt voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase. Uit de berekening blijkt dat in de gebruiksfase geen sprake is van een toename van stikstofdepositie.

Voor de realisatiefase geldt dat bij een traditionele aanleg met voertuigen op fossiele brandstoffen, er sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura2000-gebieden. Om dit te voorkomen is een berekening gemaakt met een gedeeltelijke inzet van elektrisch materieel. Hieruit blijkt dat het haalbaar is om een toename van stikstofdepositie te voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verdere ontwikkeling van dit materieel. De verwachting is dat tegen de tijd dat met de aanleg begonnen wordt, het benodigde elektrisch materieel beschikbaar is.

Openbaar Vervoer

De huidige HOV-lijn 361 van de concessie Zuid-Holland Noord gaat gebruik maken van de brug en busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Deze buslijn wordt daarmee sneller en betrouwbaarder omdat de bus van eigen infrastructuur gebruik kan maken. Door de verwachte reizigersgroei, door bijvoorbeeld woningbouw in Lisserbroek-Noord, zal de buslijn vaker gaan

rijden en wordt deze onderdeel van het R-Net systeem. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad.

Naast HOV-lijn 361 rijdt de ontsluitende buslijn 162 van de concessie Amstelland Meerlanden (Vervoerregio Amsterdam) door Lisserbroek over de IJweg en Lisserbroekerweg. Deze buslijn blijft vooralsnog rijden. Hiermee blijft de huidige bereikbaarheid met openbaar vervoer in stand.

2.4 Milieueffectrapportage

De MER-beoordeling heeft plaats gevonden aan de hand van de criteria zoals vermeld in de Europese Richtlijn voor milieueffectbeoordeling (bijlage III). In deze bijlage staan drie hoofdcriteria benoemd die het uitganspunt vormen voor de beoordeling van milieueffecten:

- kenmerken van de activiteit;
- de plaats van de activiteit en;
- de kenmerken van het potentiële effect.

De conclusie op basis van het onderzoek dat in de Aanmeldnotitie MER-beoordeling heeft plaatsgevonden, is dat de aanleg van de HOV-verbinding niet leidt tot belangrijke nadelige milieueffecten. Daarom is er geen nader onderzoek noodzakelijk en er is ook geen reden tot het uitvoeren van een MER-procedure. Met ingang van 16 mei 2017 is er een directe werking van het Europees recht van toepassing voor alle ruimtelijke besluiten. Dit betekent dat GS op 5 december 2023 een apart besluit hebben genomen, op basis van de Aanmeldingsnotitie MER-beoordeling, waarin is geconcludeerd dat geen MER hoeft te worden opgesteld voor het PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud.

3. Financiering, communicatie en inwonersparticipatie

3.1 Financiering

De totale investeringskosten voor het aanleggen van de HOV-verbinding zijn geraamd op € 45.451.000. De bijdrage van de provincie Noord-Holland is € 10.714.000. Daarnaast is sprake van een financiële bijdrage van diverse partijen. De indicatieve verdeling over de partijen is te vinden in onderstaande tabel:

Provincie Noord-Holland	€ 10.714.000	24,00%
Vervoerregio Amsterdam	€ 19.835.000	43,64%
Gemeente Haarlemmermeer	€ 806.000	1,77%
Projectontwikkelaars	€ 4.156.000	9,14%

Provincie Zuid-Holland	€ 9.791.000	21,54%
Gemeente Lisse	€ 150.000	0,33 %
Totaal	**€ 45.451.000**	**100%**

De Provincie Noord-Holland draagt de verantwoording over het totaalbedrag, aangezien de provincie uitvoerder is van het project. De kosten zijn geraamd met prijspeil januari 2023. In de overeenkomsten die gesloten zijn / worden is indexatie opgenomen. Dat betekent dat bij een hogere raming ook hogere bijdragen van derden komen.

Het project is onderdeel van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI, met projectcode HOV-12). In het iMPI wordt de dekking van het project opgenomen. Na het onherroepelijk worden van het PIP wordt het budget voor de uitvoering van het project aangevraagd door middel van een kredietaanvraag.

3.2 Participatie

In de periode 2019 tot en met 2022 is gewerkt aan het ontwerp van de HOV-verbinding. Daarbij is de omgeving op diverse momenten betrokken en is met eigenaren van gronden meerdere keren overleg gevoerd. Een aantal keer is dat digitaal geweest vanwege de coronapandemie. De input van de verschillende omgevingspartijen heeft geleid tot een Voorlopig Ontwerp. Op basis van dit ontwerp is het PIP opgesteld.

Op 5 december 2023 is het Ontwerp-PIP vastgesteld en kort daarna ter inzage gelegd. Iedere belanghebbende kon tot en met 16 februari 2024 een zienswijze indienen. In totaal zijn 23 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord in een Nota van Beantwoording (zie bijlage 2). Naar aanleiding van de zienswijzen is het PIP op een aantal kleine punten aangepast. Een overzicht van deze wijzigingen is opgenomen in de Nota van Wijzigingen (zie bijlage 3).

Een voorbeeld van een wijziging is het aanpassen van het ontwerp van het nieuwe parkeerterrein van de IJs- en skeelerclub. Via het parkeerterrein vindt ook de nieuwe ontsluiting van Hillegommerdijk 49 plaats. Om deze ontsluiting goed te laten functioneren is het ontwerp van het parkeerterrein aangepast. Dit is verwerkt in de Verbeelding van het PIP.

Daarnaast is bij de toekomstige HOV-brug een zone van 25 meter aan beide zijden van de brug aangewezen. In deze zone is het niet toegestaan om steigers te plaatsen. Dit is puur ter verduidelijking; steigers werden al niet vergund binnen 25 meter van een brug.

De indieners van de zienswijzen hebben een brief ontvangen met de Nota van Beantwoording. Zo kunnen zij teruglezen wat met hun zienswijze is gedaan en of dat heeft geleid tot wijzigingen in het PIP.

4. Proces en procedure

4.1 Doorlopen proces

Op 26 oktober 2022 is in een Bestuurlijk Overleg het Voorlopig Ontwerp van de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep vastgesteld door Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer.

Op 5 december 2023 hebben Gedeputeerde Staten besloten:

1) op basis van de vormvrije MER-beoordeling geen MER op te laten stellen voor het project HOV Lisserbroek-Getsewoud;
2) het Ontwerp-PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen en ter inzage te leggen vanaf 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024.

Op 23 april 2024 hebben Gedeputeerde Staten besloten:

1) de Nota van Beantwoording naar aanleiding van de zienswijzen op het Ontwerp-PIP vast te stellen;
2) de Nota van Wijzigingen op het Ontwerp-PIP vast te stellen;
3) de voordracht voor Provinciale Staten tot vaststelling van het PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen;
4) de indieners van de zienswijzen te informeren over de Nota van Beantwoording, Nota van Wijzigingen en het definitieve PIP.

4.2 Vervolgprocedure

Na het vaststellen van het PIP door Provinciale Staten, wordt het PIP ter inzage gelegd. Gedurende zes weken kunnen belanghebbenden beroep aantekenen bij de Raad van State. Na behandeling bij de Raad van State wordt, tenzij sprake is van vernietiging, het PIP onherroepelijk. Als geen beroep wordt ingediend is het PIP direct onherroepelijk.

Parallel hieraan wordt het Beeldkwaliteitsplan van de HOV-verbinding aangevuld in overleg met de gemeente Haarlemmermeer. In het Beeldkwaliteitsplan worden eisen vastgelegd aan de vormgeving en inpassing van de brug en de HOV-busbaan. Het Beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Met de gemeente is afgesproken dat de aanbestedingsprocedure start als de gemeenteraad het Beeldkwaliteitsplan heeft vastgesteld.

Zodra het PIP onherroepelijk is, wordt de aanbestedingsprocedure gestart voor de aanleg van de HOV-verbinding. Onderdeel hiervan is een kredietaanvraag waarbij Provinciale Staten wordt

gevraagd om het krediet voor de realisatie vrij te geven. Na vrijgave van het krediet en de aanbestedingsprocedure, wordt gestart met de realisatie van het project. De verwachting is dat vanaf medio 2029 de HOV-verbinding in gebruik wordt genomen.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. **24-2024**

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 23 april 2024;

gelet op de bevoegdheid van Provinciale Staten voor het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan (PIP) in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro),

besluiten:

1. Het provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen.

2. De Nota van Beantwoording naar aanleiding van de zienswijzen op het ontwerp-PIP HOV HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen.

3. Het besluit bekend te maken conform de voorgeschreven wettelijke vereisten.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
S. Neeskens
AD/STG

Doorkiesnummer +31235145282
neeskenss@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d 10-06-2024
Commissie Ruimte
Datum commissievergadering 27-05-2024

6 juni 2024

Onderwerp: Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek – Getsewoud

De commissie Ruimte adviseert:

De voordracht Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek – Getsewoud als hamerstuk te agenderen voor de Statenvergadering van maandag 10 juni 2024.

Uittreksel van het concept-verslag commissie Ruimte 27 mei 2024:

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

Toelichting:

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

Behandelvoorstel:

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

De heer **Vonk** (PvdA) maakt zich zorgen over de aansluiting van buslijnen tussen Noord-Holland en Zuid-Holland en vraagt of er afstemming op basis van gelijkwaardigheid is geweest. In de gemeente Lisse worden nieuwbouwwijken gebouwd op het voorgenomen tracé van de buslijn naar Schiphol, hier blijft nog een klein stukje tracé naar de Oranjelaan over. Uit onderhandelingen blijkt dat Lisse bereid is om nul komma drieëndertig procent van de kosten te dragen. Hij vraagt hoe dit onderhandelingsresultaat is bereikt. In de

notitie staat dat in de provincie Zuid-Holland wordt gewerkt aan maatregelen om het OV te verbeteren, dit betekent dat er dus niks gebeurt. De uitbreiding van Lisserbroek Noord wordt gefaciliteerd door deze OV-uitbreiding. Betekent dit dat Gedeputeerde Staten gaat aandringen bij de gemeente Haarlemmermeer op verlaging van de parkeernorm? Er is ook sprake van compensatie voor natuur vanwege robuuste maatregelen. Het ruimtebeslag van infrastructuur in twintig jaar tijd is gegroeid van vier procent naar zeven procent. De heer **Vonk** roept op om dit tracé met zo min mogelijk ruimtegebruik te gaan ontwerpen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of er ruilgrond beschikbaar is voor het stuk van het tracé dat over landbouwgronden gaat. Zijn de kosten voor compensatie en verwerving van deze gronden meegenomen in de begroting? Wordt ook gekeken naar hoe ver een boer moet omrijden om zijn percelen te bereiken? Zijn de kosten van de vier woningen die opgekocht moeten worden, meegenomen in de begroting? Is er een plan B voor stikstof? De reactie van Gedeputeerde Staten op zienswijzen en vragen van bewoners is erg zakelijk, dit had sympathieker gekund. Gaat Gedeputeerde Staten een verzoek tot uitvoering van een nulmeting doen bij de aanbesteding? Hoe verhoogt de nieuwe brug over de ringvaart voor OV en doorfietsroute de veiligheid? Is er een berekening gemaakt van de kosten en de impact voor de omwonenden? Mevrouw **Den Boer** krijgt hiervan graag een onderbouwing van de gedeputeerde.

De heer **Hollebeek** (PvdD) sluit zich aan bij de vragen van de PvdA.

De heer **Faassen** (50PLUS) is het eens met de opmerking van de BBB over de zakelijke reactie van Gedeputeerde Staten op de zienswijzen door de bewoners. Er wordt verwezen naar de planschadeprocedure en de heer **Faassen** stelt voor dat een intermediair wordt ingeschakeld om een gang naar de rechter te voorkomen.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt of er al overeenstemming met eigenaren van de woningen die gesloopt moeten worden. Wat gebeurt er als verwachte ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch materieel vertraging oplopen, wordt er dan regulier materieel op fossiele brandstof ingezet?

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

Interruptie door de heer **Faassen** (50PLUS) zegt dat zijn voorstel was om de planschade mee te nemen bij de bouwschade. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat planschade en bouwschade twee verschillende dingen zijn, dit heeft ook met de juridische procedures te maken. De reactie van de Provincie op de zienswijzen van de bewoners heeft volgens de juiste procedure plaatsgevonden. In de contacten met de bewoners is er wel ruimte voor een meer empathische reactie. De nieuwe brug over de ringvaart is onderdeel van het traject HOV Noordwijk Schiphol. Met het tracé voor de bus wordt voorkomen dat het normale verkeer extra belast wordt en kan de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer worden gegarandeerd. Met de aanleg van het

tracé wordt voorzien in de mobiliteit voor de woningbouwplannen in Lisserbroek en Nieuw Vennep West. Het gaat dus niet alleen over tijdswinst maar ook over verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

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

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
H.R. Heijmering
BEL/GRN

Telefoonnummer +3123514 4274
heijmeringh@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 MEI 2024

Kenmerk
594540/2244224

Uw kenmerk

Betreft: Ontwerpbegroting 2025, 7e begrotingswijziging 2024 en jaarstukken 2023 Waddenfonds

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met ontwerpbesluit en bijlagen, over de ontwerpbegroting 2025 en de 7e begrotingswijzing 2024 van de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds.

Wij hebben in onze vergadering van 7 mei jl. kennis genomen van de ontwerpbegroting 2025 en de 7e begrotingswijziging 2024 van het Waddenfonds en bieden deze, ingevolge artikel 48 van de Wet gemeenschappelijke regelingen, op basis van bijgaande Statenvoordracht aan uw Staten aan.

Wij adviseren Provinciale Staten om geen zienswijze in te dienen op deze ontwerpbegroting 2025 bij het dagelijks bestuur van het Waddenfonds, omdat in de ontwerpbegroting naar tevredenheid rekening is gehouden met het door u eind 2016 vastgestelde Investeringskader Waddengebied 2016-2026 en de door ons vastgestelde Investeringsprogramma's Waddengebied, als uitwerking van dit Investeringskader.
Op een later moment zult u nog geïnformeerd worden over de interprovinciale samenwerking na 2027, omdat de gemeenschappelijke regeling voor het Waddenfonds eindigt op 1 januari 2028.

Ook adviseren wij Provinciale Staten geen zienswijze in te dienen bij de 7e begrotingswijziging 2024 omdat wij het eens zijn met het voorstel van het dagelijks bestuur van het Waddenfonds om € 6 miljoen over te hevelen van de Algemene reserve naar het budget thematische openstellingen om zo meer financiële ruimte te creëren gezien het stijgende aantal aanvragen binnen dit budget.

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

Ter kennisgeving worden u hierbij ook de conceptjaarstukken 2023 van het Waddenfonds aangeboden. Deze jaarstukken zijn nog niet vastgesteld door het algemeen bestuur van het Waddenfonds. Dit zal gebeuren in haar vergadering van 5 juli 2024. Reden hiervoor is dat de accountant zijn controle over de jaarstukken wel heeft uitgevoerd, maar nog geen goedkeurende verklaring heeft afgegeven. Dit komt omdat de normen voor accountant nog niet zijn aangepast naar de nieuwe rechtmatigheidsverantwoording.

De Statenvoordracht treft u aan als bijlage bij deze brief.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

5 bijlagen:

1. Statenvoordracht
2. Ontwerpbegroting 2025 Waddenfonds
3. 7e begrotingswijziging 2024 Waddenfonds
4. Conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds
5. Accountantsverklaring bij jaarstukken 2023 Waddenfonds

Begroting Waddenfonds 2025

Voor zienswijze aan PS'en verstuurd op 29 maart 2024
Vastgesteld door PS :

Vast te stellen door het algemeen bestuur Waddenfonds op 5 juli 2024

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 3

2 INRICHTING GR WADDENFONDS 4

2.1 GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING WADDENFONDS 4
2.2 SAMENSTELLING BESTUUR EN ORGANISATIE 4

3 PROGRAMMA'S 5

3.1 INLEIDING 5
3.2 ALGEMENE FINANCIËLE EN BELEIDSMATIGE KADERS 7

4 FINANCIËLE ACTUALISATIE 14

5 PARAGRAFEN 15

5.1 INLEIDING 15
5.2 BEDRIJFSVOERING (UITVOERINGSORGANISATIE INCLUSIEF BEHEERFUNCTIES) 15
5.3 FINANCIERING 16
5.4 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEHEERSING 17
5.5 ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN 19
5.6 GRONDBELEID 19
5.7 LOKALE HEFFINGEN 19
5.8 VERBONDEN PARTIJEN 19

6 FINANCIËLE BEGROTING. 20

6.1 RECAPITULATIE PROGRAMMABEGROTING EN MEERJARENPERSPECTIEF 20
6.1.1 BEGROTINGSPROGRAMMA SUBSIDIETHEMA'S EN -PROGRAMMA'S 21
6.1.2 BEGROTINGSPROGRAMMA BEDRIJFSVOERING 22
6.1.3 BEGROTINGSPROGRAMMA ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN 23
6.1.4 RESULTAATBESTEMMING 23
6.2 2026 EN VERDER 23
6.3 GEPROGNOTISEERDE BALANS 24

7 BIJLAGE 1 25

8 BIJLAGE 2 26

1 Inleiding

Het dagelijks bestuur biedt u hierbij de conceptbegroting 2025 van het Waddenfonds aan.
Het Waddenfonds geeft uitvoering aan een gedecentraliseerde taak van de rijksoverheid. Deze taak is aan de drie Waddenprovincies gezamenlijk overgedragen per 1 januari 2012. Een en ander is vastgelegd in het Bestuursakkoord van 14 september 2011. Met de decentralisatie hebben de drie Waddenprovincies een belangrijk instrument in handen voor het in stand houden en ontwikkelen van het Waddengebied.

In mei 2012 hebben Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen besloten tot het instellen van de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds in de vorm van een openbaar lichaam. Op 9 juni 2012 heeft daartoe de constituerende vergadering plaatsgevonden op Texel. Met de overdracht van de middelen door de Provincie Fryslân aan het Waddenfonds per 1 oktober 2012 is het Waddenfonds ook daadwerkelijk als zelfstandige organisatie van start gegaan. In 2021 is door de Provinciale Staten van de drie GR-provincies een nieuw Uitvoeringskader 2021-2027 vastgesteld. Op basis daarvan is het Uitvoeringsprogramma 2021-2027 door het algemeen bestuur in oktober 2021 vastgesteld. Hierin is opgenomen dat het Uitvoeringsprogramma na twee jaar wordt geactualiseerd. Deze kortere looptijd maakt het mogelijk om relevante (beleids-)ontwikkelingen in het Waddengebied en al bereikte resultaten (adaptief programmeren) te gebruiken als input voor het Uitvoeringsprogramma. In 2023 is gestart met een actualisatie van het Uitvoeringsprogramma, deze is door het algemeen bestuur in maart 2024 vastgesteld.

Bij het opstellen van de begroting 2025 wordt de – in de Wet Gemeenschappelijke regeling en in de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds – voorgeschreven cyclus gevolgd en is vaststelling voor de zomer van 2024 voorzien. In deze begroting is een paragraaf opgenomen met daarin de algemene financiële en beleidsmatige kaders. Daarnaast bevat deze begroting een onderverdeling in programma's. Alles gebaseerd op het Uitvoeringskader 2021-2027.

Eind 2016 hebben Provinciale Staten van de drie GR-provincies het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 vastgesteld.

In de begroting 2016 is geïntroduceerd dat het Waddenfonds een deel (2/3e deel à € 16,5 miljoen) van de jaarlijkse rijksdotaties kan inzetten voor majeure projecten. Subsidies aan majeure projecten kunnen grote bedragen betreffen. In de financiële verordening is de basis gelegd om voor dergelijke projecten meerjarig begrotingsmiddelen te reserveren. Het al eerder hierboven genoemde Investeringskader bevat zes grote opgaven die met majeure, meerjarige projecten worden ingevuld en waarvoor veelal meerjarige financiering nodig is. De begroting bevat een specificatie met majeure projecten waarover sinds het begin van het Investeringskader Waddengebied besloten is en waarvoor nog steeds sprake is van meerjarige begrotingsconsequenties.

Consequentie van het meerjarig beschikken van middelen in begrotingen is dat dit doorwerkt in volgende begrotingsjaren, terwijl in de jaarcyclus elk jaar de begroting voor het daaropvolgende jaar voor zienswijze aan Provinciale Staten wordt voorgelegd en daaropvolgend door het algemeen bestuur wordt vastgesteld.

In het afgelopen jaar is er verder gewerkt aan het programmeren van majeure projecten. De op begrotingsbasis beschikbaar gestelde middelen voor subsidies bleken niet voldoende om de ambities te realiseren en te dekken.

In onze brief van december 2022 aan de drie Staten (kenmerk 02062476 dd. 21-12-2022) hebben wij geschetst hoe de Algemene Reserve ingezet kan worden. De conclusie was toen om deze reserve vooralsnog niet anders in zetten en hier uiterlijk begin 2024 met een voorstel te komen. Om deze reden ontvangen de Provinciale Staten gelijktijdig met de behandeling van deze begroting een Statenbrief van ons.

Met de brief aan de Staten vragen wij om het besluit van 2016 te heroverwegen (ontschotten). Hiermee worden de resterende middelen van het Waddenfonds anders verdeeld en daarmee wordt de verdeling tussen twee derde en een derde losgelaten. Op deze manier verwachten wij te komen tot een bestedingsruimte die het meest effectief bijdraagt aan de realisatie van de geformuleerde doelen in het Waddengebied. Die heroverweging is passend in het licht van een effectieve besteding van de Waddenfondsmiddelen, die aansluit bij de actuele en te verwachten ontwikkelingen voor de resterende periode tot en met 2027. In het verlengde hiervan worden de Staten in de gelegenheid gesteld om een zienswijze te geven op de 3e begrotingswijziging 2024, die ziet op de voorgestelde ontschotting.

2 Inrichting GR Waddenfonds

2.1 Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds

In mei 2012 heeft besluitvorming plaatsgevonden over het treffen van de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds in Provinciale Staten.

Daarbij hebben de volgende elementen een rol gespeeld:

- *het Kabinet heeft besloten het Waddenfonds te decentraliseren naar de Waddenprovincies;*
- *ten behoeve van deze decentralisatie hebben het Rijk en de Waddenprovincies op 14 september 2011 het Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds ondertekend;*
- *met deze decentralisatie werd het beheer over het Waddenfonds en de besteding van middelen ten laste van dit fonds een autonome taak van de Waddenprovincies;*
- *in voormeld Bestuursakkoord is opgenomen dat de Waddenprovincies zorg dragen voor een professionele uitvoeringsorganisatie voor het beheer van het Waddenfonds en in gezamenlijkheid beschikken over de gelden van dit fonds.*

Na de constituerende vergadering van 9 juni 2012 is opdracht gegeven voor de aanstelling van de onafhankelijke kwaliteitscommissie en de werving van de directeur Waddenfonds. De directeur Waddenfonds is per 1 december 2012 begonnen. De Kwaliteitscommissie is geïnstalleerd met ingang van 2012

Naar aanleiding van de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke regelingen is door de Waddenprovincies in het voorjaar 2023 de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds gewijzigd.

Per 1 juli 2022 is de Wet versterking democratische legitimiteit gemeenschappelijke regelingen in werking getreden. Deze wet beoogt de positie van Provinciale Staten bij gemeenschappelijke regelingen te versterken. Deze wijziging versterkt de actieve informatieplicht aan Provinciale Staten. Daarnaast vraagt het inzicht in het wijzigen, toetreden en uitreden van deelnemers. De wijzigingen zijn verwerkt in het wijzigingsbesluit Gemeenschappelijke Regeling Waddenfonds..

2.2 Samenstelling Bestuur en organisatie

Het dagelijks bestuur van het Waddenfonds bestaat uit drie leden, van elke Waddenprovincie de gedeputeerde die het Waddenfonds in portefeuille heeft.

Het algemeen bestuur bestaat uit negen leden. Naast de drie portefeuille houdende gedeputeerden, zijn van Noord-Holland twee statenleden aangesteld en van Fryslân en Groningen elk twee gedeputeerden. Voor elk van de bestuursleden zijn plaatsvervangers aangesteld.

Ter ondersteuning van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur is een professionele organisatie ingericht. Het betreft de functies secretaris-directeur, plaatsvervangend directeur, programmaregisseurs en juridische, financiële en administratief-secretariële ondersteuning. De toetsing van aanvragen aan de Subsidieverordening Waddenfonds en het beheer van toegekende subsidies is uitbesteed aan een beheerorganisatie, de afdeling subsidies bij de provincie Fryslân.

3 Programma’s

3.1 Inleiding

De hoofddoelstellingen van het Waddenfonds zijn:

A. Het vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied;
B. Het verminderen of wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee;
C. Een duurzame economische ontwikkeling in het Waddengebied dan wel gericht zijn op een substantiële transitie naar een duurzame energiehuishouding in het Waddengebied en de direct aangrenzende gebieden;
D. Het ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding ten aanzien van het Waddengebied.

In het Bestuursakkoord is bepaald dat de vier hoofddoelstellingen nevengeschikt zijn. Het Waddenfonds zet zich in voor een samenhangende ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden, duurzame economische ontwikkeling, verduurzaming van de energiehuishouding en een duurzame kennishuishouding van het Waddengebied. Tevens is bepaald dat de middelen uit het Waddenfonds op programmatische wijze zullen worden ingezet.

In de begroting wordt gewerkt met drie begrotingsprogramma’s. Daarnaast zijn expliciet de verleende begrotingssubsidies met haar meerjarige doorwerking opgenomen. De drie programma’s die in deze begroting staan zijn:

- Subsidiethema’s en -programma’s;
- Bedrijfsvoering;
- Algemene Dekkingsmiddelen.

Deze drie programma’s maken het enerzijds mogelijk om nadrukkelijker de bestemming van middelen af te bakenen. Anderzijds bieden ze mogelijkheden om bevoegdheden tot het bestemmen van middelen, binnen het vastgelegde programma, over te dragen aan het dagelijks bestuur. De kaders hiervoor liggen vast in de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds, de Financiële Verordening en de Nota Toelichting Begroting. Ze worden nader toegelicht in paragraaf 3.2.

In 2021 hebben de Provinciale Staten van de Waddenprovincies het Uitvoeringskader Waddenfonds 2021-2027 vastgesteld. Als bouwstenen voor de programmering is de volgende thema-indeling gehanteerd:

Hoofddoelen	**Thema’s**
A. Het vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied	
	Natuur
	Werelderfgoed, landschap en cultuurhistorie
B. Het verminderen en wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee	
	Bodem, water, licht en geluid
C. Een duurzame economische ontwikkeling in het Waddengebied, dan wel gericht zijn op een substantiële transitie naar een duurzame energiehuishouding in het Waddengebied en de direct aangrenzende gebieden	
	Duurzame recreatie en duurzaam toerisme
	Duurzame energiehuishouding
	Duurzame Waddenhavens
	Duurzame visserij
	Duurzame landbouw

Verder is er het Budget Lokale Innovaties (BLI), een laagdrempelige regeling gericht op initiatieven uit lokale gemeenschappen die aansluiten op bestaande programma's voor leefbaarheids- en plattelandsontwikkeling. Kleinschalige en vernieuwende initiatieven die bijdragen aan de vitaliteit en de duurzaamheid van lokale gemeenschappen kunnen zo mogelijk gemaakt worden en geven daarmee invulling aan Hoofdoel C. Per project kan maximaal € 50.000,- subsidie worden aangevraagd.

Hoofddoelstelling D ***"****Het ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding ten aanzien van het Waddengebied"*

Tot en met 2021 is het de Waddenacademie die met een begrotingssubsidie van het Waddenfonds invulling geeft aan de hoofddoelstelling 'Ontwikkelen duurzame kennishuishouding Waddengebied'. Per 2022 wordt dit anders uitgevoerd. In 2021 heeft het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (waar het Rijk, de drie provincies, kust- en eilandgemeenten en waterschappen en de voorzitter van het Omgevingsberaad Waddengebied bestuurlijk vertegenwoordigd zijn) besloten de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een duurzame kennishouding voor het Waddengebied op zich te nemen. Ze hebben de Waddenacademie gevraagd om als kennisregisseur zorg te dragen voor een meerjarige Kennisagenda 2023-2027 en een jaaroverzicht Onderzoeksopgave 2023. In januari 2024 heeft de Waddenacademie een meerjarenbeschikking voor de jaren 2024-2026 ontvangen voor totaal 3,3 miljoen.
In 2021 heeft het dagelijks bestuur besloten om tot met 2025 € 100.000,- per jaar (totaal 500.000) beschikbaar te stellen voor het programma Ontwikkeling Kennisagenda Waddengebied dat samen met de ministeries van LNV, IenW en EZK en de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek wordt ontwikkeld.

Actualisatie Uitvoeringsprogramma Waddenfonds 2024 - 2027

Het algemeen bestuur van het Waddenfonds heeft in het Uitvoeringsprogramma Waddenfonds 2021-2027 inhoudelijke accenten gelegd en tevens een onderverdeling aangegeven binnen het begrotingsprogramma Subsidiethema's. Het is aan het dagelijks bestuur om – binnen het door het algemeen bestuur vastgestelde Uitvoeringsprogramma – met subsidieregelingen, subsidieplafonds en inschrijvingstermijnen voor de thema's vast te stellen.

Zoals afgesproken met het algemeen bestuur is het Uitvoeringsprogramma in 2023 herijkt. In maart 2024 wordt het Uitvoeringsprogramma Waddenfonds 2024-2027 aan het algemeen bestuur voorgelegd ter besluitvorming.

In 2026 krijgt het Waddenfonds de laatste jaardotatie van het Rijk. Tot 1 januari 2028 bestaat de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Waddenfonds, dit is in de GR vastgelegd. De actualisatie van het Uitvoeringsprogramma is vanwege de relatief korte periode tot 1 januari 2028 tevens de laatste actualisatie.

Het proces van de herziening startte met een inventarisatie door het Waddenfondsteam van onderwerpen en onderdelen van het Uitvoeringsprogramma die aanpassing of een bredere discussie behoeven. De Agenda voor het Waddengebied 2050 en bijbehorend Uitvoeringsprogramma 2021-2026 zijn hierin meegenomen. Er is gekeken naar belangrijke kansen voor het Waddenfonds voor de resterende looptijd en belangrijke beleidsontwikkelingen. Onder andere is de behoefte aan betere uitleg van de begrippen *Waddenspecifiek, additionaliteit en innovatieve projecten* besproken en werden gesprekken gevoerd met subsidieaanvragers en andere samenwerkingspartners van het Waddenfonds. De uitkomsten zijn waar nodig verwerkt in het Uitvoeringsprogramma. Er is onder andere extra focus aangebracht met betrekking tot zoet water en hoe om te gaan met energieprojecten.

Per thema hebben verschillende gesprekken met stakeholders in het werkveld plaatsgevonden. De verantwoordelijke programmaregisseur heeft de uitkomsten alsook actuele ontwikkelingen meegenomen bij herziening van het desbetreffende thema. Voor de teksten over het Budget Lokale Innovaties (BLI) is input gevraagd van de provinciale (subsidie-)advieslokketten waarmee het Waddenfonds samenwerkt.

Het Waddenfonds wil binnen al haar doelstellingen goede projecten mogelijk maken, want de opgave voor het Waddengebied blijft onverminderd groot. Daarom heeft de actualisatie er niet toe geleid dat er andere gespecificeerde doelstellingen zijn opgenomen, dan wel dat er gespecificeerde doelstellingen zijn afgevallen. Met andere woorden, de gespecificeerde doelstellingen zoals die door Provinciale Staten in het Uitvoeringskader zijn vastgesteld, blijven gehandhaafd. Wel zijn de relevante (beleids-)ontwikkelingen in het Waddengebied, zoals de Agenda voor het Waddengebied 2050 en ontwikkelingen binnen sectoren zoals de visserijsector, verwerkt.

3.2 Algemene financiële en beleidsmatige kaders

Algemene uitgangspunten

De per 1 januari 2015 gewijzigde Wet Gemeenschappelijke regelingen schrijft in artikel 47b voor dat het dagelijks bestuur vóór 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de algemene financiële en beleidsmatige kaders voorlegt aan Provinciale Staten van de deelnemende provincies. Op die manier kan de Gemeenschappelijke regeling (hierna GR) tijdig – voor behandeling van de voorjaars(kader)nota – bij de deelnemende provincies kenbaar maken of en hoe de GR de bijdragen van de deelnemers beïnvloedt. Bij de behandeling van de voorjaars(kader)nota kunnen de deelnemers op basis van deze informatie sturing geven aan hun bijdragen aan de GR. Aangezien de GR Waddenfonds alleen wordt gefinancierd met Rijks-dotaties zijn de beleidsmatige en financiële kaders van het Waddenfonds niet van invloed op de begrotingen van de Waddenprovincies. De provincies dragen niet bij uit eigen middelen. Vanaf 1 januari 2021 wordt het beschikbare bedrag in decentralisatie-uitkering (€ 28,878 miljoen) verdeeld over de provincies Fryslân, Noord-Holland en Groningen. Elke provincie ontvangt 1/3 deel en keert dit uit aan het Waddenfonds.

Het Waddenfonds benut deze paragraaf in de begrotingstoelichting om de relatie tussen de inhoudelijke en financiële inzet van het Waddenfonds toe te lichten, alsmede de bandbreedtes waarbinnen de GR de middelen inzet om uitvoering te geven aan de Waddenvisie (‘Wadden van allure!’) en het Investeringskader Waddengebied. Deze documenten kunnen worden betrokken bij de behandeling van de conceptbegroting voor zienswijze in Provinciale Staten.

Het Waddenfonds hanteert als vast uitgangspunt een gelijke verdeling van middelen uit het Waddenfonds aan het eind van de periode (t/m 2026) tussen duurzame economie en ecologie (de zogenaamde 50%-50% verdeling). De Waddenprovincies hebben zich in artikel 3 van het Bestuursakkoord met de minister van Infrastructuur en Milieu verplicht om deze verdeling in stand te houden na de decentralisatie van de middelen uit het Waddenfonds.

Het bestuur van het Waddenfonds legt nu, ter kennisname, ook de jaarstukken 2023 aan Provinciale Staten voor zodat deze informatie kan worden betrokken bij de zienswijze-behandeling van de ontwerpbegroting.

Provinciale Staten van de Waddenprovincies zijn daarmee in staat in de vergadering één en ander in samenhang te beschouwen en desgewenst te besluiten over het indienen van een zienswijze op de ontwerpbegroting.

Transparant meerjarig begroten als gevolg van wijziging Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds

In 2015 hebben Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten naar aanleiding van de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke regelingen (Wgr) de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds (Gr Waddenfonds) gewijzigd. Enerzijds zijn daarmee wettelijke bepalingen van de Wgr geïmplementeerd. Dit leidt er onder andere toe dat voor 15 april de ontwerpbegroting voor zienswijze aan Provinciale Staten wordt voorgelegd gelijktijdig met de (ontwerp)jaarrekening van het voorgaande jaar.
De Wet versterking democratische legitimiteit gemeenschappelijke regelingen heeft deze datum gewijzigd in 30 april. Anderzijds is in de Gr Waddenfonds de basis gelegd voor het flexibeler en transparant inzetten van middelen. Als uitwerking van de Gr Waddenfonds is daarbij door het algemeen bestuur de Financiële Verordening in 2015 vastgesteld, waarin het mogelijk is gemaakt om

met overloopbestemmingsreserves te werken waardoor subsidiebeschikkingen kunnen worden afgegeven in het volgende boekjaar die voortvloeien uit openstellingen uit het voorgaande boekjaar.

Daarnaast maken de Gr Waddenfonds en de Financiële Verordening het mogelijk om resultaten uit het afgesloten boekjaar te plaatsen in de zogenaamde bestemmingsreserve voor majeure projecten. Middelen uit deze bestemmingsreserve kunnen worden aangewend voor majeure projecten als daartoe met een (technische) begrotingswijziging door het bestuur wordt besloten.

Deze instrumentele flexibilisering kan worden ingezet om majeure projecten met Waddenfondsmiddelen te kunnen (co)financieren op basis van het Investeringskader dat door de deelnemende provincies is vastgesteld. Vanaf de begroting 2016 tot en met begroting 2023 is als vuistregel aangehouden dat 1/3 deel van de jaarlijks te besteden Rijksdotaties wordt ingezet voor openstellingen en 2/3 kan worden ingezet voor majeure projecten. Veelal zal de uitvoering van majeure projecten een meerjarig karakter hebben, in de betreffende begrotingen worden de financiële implicaties in beeld gebracht.

Met de brief aan de Staten vragen wij om het besluit van 2016 te heroverwegen (ontschotten). En het verlengde hiervan worden de Staten in de gelegenheid gesteld om een zienswijze te geven op de 3e begrotingswijziging 2024, die ziet op de voorgestelde ontschotting.

Het algemeen bestuur heeft naast de financiële verordening ook de Nota Toelichting Begroting vastgesteld. Deze nota vormt het procedurele kader voor het dagelijks bestuur in relatie tot de begroting. Daarbij is tevens vastgelegd op welke wijze het dagelijks bestuur kan omgaan met de middelen die zijn geraamd in de drie begrotingsprogramma's.

Uitvoeringskader Waddenfonds 2021-2027
Met het vaststellen van het Uitvoeringskader Waddenfonds 2021-2027 - voorgedragen door het algemeen bestuur Waddenfonds - door Provinciale Staten zijn de kaders gegeven voor de inzet van het Waddenfonds voor de majeure opgaven van het Investeringskader en voor de thematische openstellingen. Het Uitvoeringskader is hét inhoudelijke kader voor subsidieverlening door het Waddenfonds aan majeure projecten die uit het Investeringskader voortvloeien en voor thematische openstellingen van het fonds. De verdeling over duurzame economie en ecologie voor majeure projecten wordt ingekaderd door de indicatieve middelenverdeling zoals aangegeven in het Investeringskader. Het Uitvoeringskader heeft in principe een looptijd tot het einde van het fonds, echter met dien verstande dat wijzigingen te allen tijde mogelijk zullen zijn.

In het Uitvoeringsprogramma Waddenfonds 2021–2027 is een directe koppeling gelegd in relatie tot de thema-gespecificeerde doelen en de hoofddoelen, gekoppeld aan duurzame economie en ecologie.
Het dagelijks bestuur stuurt vervolgens met subsidieplafonds en vereisten voor de thema's in de jaarlijkse openstellingen, opdat aan het einde van de looptijd van het Waddenfonds de beoogde gelijke verdeling kan worden gerealiseerd. In de jaarverslagen wordt gerapporteerd over de stand van zaken ten aanzien van dit uitgangspunt.

Zowel voor Waddenfondsbijdragen aan majeure projecten als de inzet van Waddenfondsmiddelen bij thematische openstellingen vormt de Algemene subsidieverordening Waddenfonds 2017 het juridisch kader voor subsidieverlening.

De inhoudelijke kaders – Uitvoeringskader en Uitvoeringsprogramma Waddenfonds - en de budgettaire kaders van de begroting zijn bepalend voor de subsidieregelingen (openstellingsbesluiten) van het dagelijks bestuur. In de subsidieregeling en met daarin gestelde subsidieplafonds kunnen aanvullende inhoudelijke vereisten en criteria worden gesteld. Tijdens openstellingsperioden kunnen subsidieaanvragen worden ingediend. Het dagelijks bestuur beschikt uiteindelijk over aanvragen die zijn getoetst aan de bepalingen van de subsidieregeling en de subsidieverordening. Aanvullend kan een ingesteld subsidieplafond ervoor zorgen dat een project niet voor subsidieverlening in aanmerking komt.

Het subsidieplafond is het sturingsinstrument waarmee overschrijding van de begroting wordt beheerst. Zoals vastgelegd in het Uitvoeringskader Waddenfonds 2021 – 2027 zal bij de subsidieregelingen het molenaars- principe leidend zijn bij de wijze van verdeling van de middelen. Bij het molenaarsprincipe worden aanvragen op volgorde van binnenkomst beoordeeld. Bij de subsidieregelingen van 2023 en 2024 wordt gebruik gemaakt van het molenaarsprincipe voor de verdeling van de subsidies. Ook andere wijzen van verdeling blijven mogelijk, zoals het tenderprincipe of het uitschrijven van prijsvragen. Bij een tenderprincipe worden alle aanvragen, na sluiting van een openstellingsperiode, gelijkelijk beoordeeld en gewogen: rangschikking naar de mate waarin aanvragen voldoen aan de gestelde subsidiecriteria. Daartoe wordt het dagelijks bestuur indien het een openstelling volgens het tenderprincipe betreft, bij haar besluitvorming geadviseerd door een commissie van deskundigen: een zogenoemde adviescommissie.
De bepalingen in de subsidieregelingen zijn tevens gericht op stimulering van meervoudige doelrealisatie en op stimulering van samenwerking bij de uitvoering van gesubsidieerde projecten. In de openstellingsperioden is er een gelijk speelveld voor aanvragers.

Naast de programmering (inhoudelijke sturing en sturing met middelen en qua verdeelwijze) met openstellingen voor de thema's bestaan er op basis van artikel 6 van het Bestuursakkoord twee budgetten. Eén budget betreft Budget Lokale Innovaties (BLI). Het BLI wordt ingezet om vernieuwende lokale initiatieven te stimuleren die bijdragen aan de vitaliteit van het Waddengebied. Subsidieregelingen in het kader van BLI volgen het molenaarsprincipe.

Kennishuishouding
Het andere budget is gericht op hoofddoelstelling D van het Waddenfonds:
"Het ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding ten aanzien van het Waddengebied"

Waddenacademie
Hierin is de afgelopen jaren gewerkt aan het borgen van een duurzame kennishuishouding.
Dit heeft zijn uitwerking gekregen in de Agenda voor het Waddengebied 2050. Hierin is opgenomen dat de duurzame kennishuishouding een verantwoordelijkheid is van het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (BOW).De Waddenacademie heeft hiervoor een meerjarig operationeel plan ontwikkeld (MOP). In 2022 is het MOP vastgesteld met een meerjarige financiering van € 1.1 mln. tot en met 2026. Het Waddenfonds voorziet in deze financiering, in januari 2024 is hiervoor aan de Waddenacademie dan ook een meerjarenbeschikking 2024-2026 afgegeven.

NWO programma - Onderzoek impact mens op Waddengebied
In 2020 heeft het Waddenfonds een voorstel bij het NWO – Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk onderzoek - ingediend voor een trilateraal onderzoeksprogramma naar de Waddenzee, voor uitvoering door NWO in het kader van de Nationale Wetenschapsagenda. Het Waddenfonds heeft in 2021 besloten een financiële bijdrage van € 500.000,- te leveren aan dit programma. Waarvan in 2023 € 300.000,- uitgekeerd is en in de jaren 2024 en 2025 € 100.000,-.

Reeds verleende begrotingssubsidies voor majeure projecten

Beschikte projecten	zaaknr	Beschikt bedrag	Covid-ophoging	Totaal verleende cq vastgestelde subsidie	Vrijval op vaststelling
Waddencentrum De Nieuwe Afsluitdijk	WF-2016/159615	4.015.650		4.015.650	
Marconi Buitendijks, Strand Delfzijl	WF-2016/159618	3.209.708		3.209.708	-
Vismigratie DNA	WF-2016/162209	14.000.000	5.000.000,00	19.000.000	
Realisatie Spuitstroomcentrale Kornwerderzand	WF-2016/162364	2.803.869		223.869	-2.580.000,00
Vitale kust Eems-Delta	WF-2016/163053	23.647.188		23.647.188	
Werelderfgoedcentrum Waddenzee	WF-2018/179123	9.650.000	3.200.000,00	12.850.000	
Slow Mill	WF-2018/182249	2.357.839	150.000,00	2.507.839	
Green Goods Texel	WF-2018/182258	1.578.800		1.578.800	
Centrum Gastvrij Schiermonnikoog	WF-2018/182328	1.250.000		1.250.000	-
Programma Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee	WF-2018/182434	2.893.500		2.893.500	
Groene Waterstof infrastructuur Chemiecluster Delfzijl	WF-2018/187032	1.063.650		1.063.650	
Pilot Ophogen Landbouwgronden	WF-2018/187047	833.410		833.410	
Waddentools Habitatdiversiteit, waddenmozaïek	WF-2018/187059	4.183.000		4.183.000	
Demonstratie AHPD	WF-2018/187074	3.021.733		1.072.267	-1.949.466,00
Vissen voor Verbinding	WF-2018/187088	3.011.725		3.011.725	
Verbinding rond Sud Ie; (Súd Ie (recreatief))	WF-2018/187543	9.391.145	833.500,00	10.224.645	
Ontwikkeling 20 MW Elektorlyse	WF-2018/188422	4.500.000		4.500.000	
Demo-project gecombineerde restwamteleiding bio-economie	WF-2018/188436	1.865.441		21.941	-1.843.500,00
Groene chemie uit CO2 en zonlicht	WF-2018/188692	1.066.265		1.066.265	
Waddentools Wij en wadvogels	WF-2019/196243	7.912.140	495.550,00	8.407.690	
Waddentools Swimway Waddenzee	WF-2019/196785	3.598.750		3.598.750	
De volgende stap in getijdenenergie: demornstratie Tidalkite	WF-2019/196800	2.267.576	766.397,00	3.033.973	
Ruim Baan voor Vissen 2	WF-2019/200914	12.794.549	4.356.122,00	17.150.671	
De donkerte van het Waddengebied	WF-2019/202808	1.502.816	20.009,00	1.522.825	
Zoete toekomst	WF-2019/202893	850.000		850.000	
Holwerd aan Zee: doorbraak voor mens en natuur	WF-2019/203256	8.330.000		8.330.000	
Vitale Kustzone Lauwersmeergebied	WF-2020/203860	8.300.000	4.980.000,00	13.280.000	
Green Shipping	WF-2020/206972	8.000.000		8.000.000	
Oppaad lans it waad	WF-2020/210157	1.303.822		1.303.822	
Waddengastronomie versterkt Werelderfgoedbeleving	WF-2020/217646	985.834		985.834	
Deelprogramma Beleef Kornwerderzand	WF-2020/217470	6.000.000		6.000.000	
Zoet op Zout	WF-2020/209305	1.600.000		1.600.000	
REGAIN	WF-2021/226639	1.217.834		1.217.834	
Nieuwe Waterwerken Zoutkamp	WF-2021/226663	1.856.079	503.915,00	2.359.994	
Onderzoek en ontwikkeling blue energy op de afsluitdijk	WF-2023/250806	4.904.022		4.904.022	
Wij en Wadvogels fase II	WF-2023/261969	3.000.000		3.000.000	
Waakvogels	WF-2023/262536	2.245.800		2.245.800	
Totaal		**171.012.145**	**20.305.493**	**184.944.672**	**-6.372.966**

Bovenstaande tabel gaat over de toegekende majeure projecten, dit zijn begrotingssubsidies.
Per begrotingsjaar 2024 is in overleg met de accountant een herstelactie gedaan. Tot en met 2023 werd de last van meerjarige majeure projecten op basis van het kasritme genomen. Ten behoeve van de overzichtelijkheid in deze begroting en jaarstukken wordt nu per majeur project de volledige last genomen. Haar meerjarenperspectief zijn de meerjarige financiële effecten op bovengenoemde majeure projecten per project zijn in de bijlage 1 verwerkt. Daar worden de bedragen genoemd die nog uitbetaald moeten worden.

Een toelichting op de majeure projecten kunt u vinden op de website van het Waddenfonds.

Capaciteit Uitvoeringsorganisatie Waddenfonds

De organisatiekosten bedragen in principe maximaal 5% van het gemiddelde van de rijks(jaar)dotaties tot en met 2026 (het einde van de looptijd van het Waddenfonds is tot en met 2027). Daarbij is afgesproken dat er prudent met de beschikbare ruimte voor bedrijfsvoeringskosten wordt omgegaan.

Per 2018 zijn voor bedrijfsvoering extra middelen uitgetrokken. Ook is met de vaststelling van de begroting 2020, ingestemd met een tijdelijke verhoging à € 500.000 voor de jaren 2020, 2021 en 2022. Met de 6e begrotingswijziging 2020 is ingestemd met een verhoging van € 350.000,- (bij elkaar opgeteld een verhoging van € 850.000,-) en in totaal € 2.6 miljoen, dit is 7,4%. Met het vaststellen van de begroting 2023 hebben de drie Provinciale Staten besloten deze verhoging van de organisatie-/bedrijfsvoeringskosten te continueren tot en met 2026.
De dekking á € 850.000,- vindt plaats vanuit de algemene reserve. Mocht blijken dat er minder middelen nodig zijn voor de organisatie, dan vloeien deze middelen terug naar de Algemene Reserve.

Renteopbrengsten

Met ingang van 2014 worden de geldmiddelen die nog niet direct uitbetaald hoeven te worden op grond van de Wet Schatkistbankieren, verplicht bij het Ministerie van Financiën gestald.
Het grootste gedeelte van de tijdelijk overtollige geldmiddelen wordt op rekening-courant bij het Agentschap van Financiën aangehouden. De rentevergoeding hierop is gebaseerd op ESTR. Dit staat voor Euro Short term rate en is de rente waartegen gemiddeld genomen overnight en zonder onderpand liquiditeiten zijn geleend in de eurogeldmarkt. De ESTR is vanaf medio september 2022 weer boven de 0% uitgekomen en sindsdien wordt er door het Agentschap weer rente vergoed over rekening-courant tegoeden. Voorzichtigheidshalve hebben wij in deze begroting voor 2024 rente-inkomsten opgenomen van 6,8 mln. Voor de begroting van 2025 en verder is er een inschatting gemaakt. Let wel, mocht er iets gebeuren waardoor de rente naar 0 gaat dan zijn er geen rentebaten voorzien.

Prognose rentebaten Waddenfonds 2024				
van	tot	Gemiddelde hoofdsom	Gemiddelde rente %	Geschatte rentebaten
1-1-2024	31-12-2024	194.000.000	3,53%	6.866.962,19
		gemiddelde		
	liquide middelen			6.866.962,19

In de geactualiseerde begroting 2024 is 3.53 % als gemiddelde rentevergoeding rekening courant schatkistbankieren 2024 aangehouden, er is geen rekening gehouden met verdere rentestijgingen of rentedalingen omdat die nog te onzeker zijn.

Veranderingen

Meer inzet op thematische subsidies
In de jaren voor 2021 werd er per jaar ongeveer € 4-5 miljoen beschikt aan thematische projecten. Er kon ten hoogste € 0.5 miljoen per aanvraag worden gevraagd. In de evaluatie van het Waddenfonds in 2020 is een van de aanbevelingen om dit bedrag los te laten. In navolging op dit advies is het maximale subsidiebedrag van € 0.5 miljoen naar € 1 miljoen gegaan. Door de ophoging en het meer actief op zoek gaan naar projecten is er in 2021 voor bijna € 8 miljoen aan subsidies verstrekt en in 2022 is het budget twee keer opgehoogd tot € 12 miljoen. De komende jaren wil het Waddenfonds extra inzet ook mogelijk blijven maken en hier deels haar algemene reserve voor inzetten.

In 2023 is besloten om de Subsidieregeling thematische uitvoering Waddenfonds 2023 (Stuw'23) te verlengen tot 1 maart 2024 omdat er in 2024 een aangepast Uitvoeringskader Waddenfonds ter vaststelling voorgelegd wordt aan het algemeen bestuur. Om voldoende budget beschikbaar te houden voor nieuwe aanvragen is daarom besloten om het subsidieplafond van de STUW'23 op te hogen naar 15 miljoen. De programmaregisseurs voeren veel gesprekken met potentiële aanvragers en hebben al enkele conceptaanvragen besproken en zijn de pijplijn aanvragen in beeld gebracht. Uit dit overzicht blijkt dat er voor ongeveer 11 miljoen in de pijplijn zit. De praktijk leert dat niet elke aanvraag wordt gehonoreerd, niet altijd de gevraagde bijdrage wordt toegekend en dat niet elk project in de pijplijn daadwerkelijk tot een aanvraag komt.
Budget lokale innovaties (BLI)
In 2023 is besloten om de Subsidieregeling Budget Lokale Innovaties 2023 (BLI 2023) te verlengen tot 1 maart 2024 omdat er in 2024 een aangepast Uitvoeringskader ter vaststelling voorgelegd wordt aan het algemeen bestuur. Voor het budget lokale innovaties is een subsidieplafond van € 0.5 miljoen. Vastgesteld. Per project kan er maximaal € 50.000,- worden aangevraagd.De regeling staat open voor kleinschalige projecten uit de gemeenschap zelf, die door lokale innovatie, de leefbaarheid bevorderen en de kwaliteit van het Waddengebied versterken.

Inzet grootste deel algemene reserve van € 25,7 miljoen

Het Waddenfonds heeft een algemene reserve waarvan het grootste deel van € 25,7 miljoen in 2021 door het dagelijks bestuur is gereserveerd in afwachting van een voorstel over nadere verdeling van deze middelen tussen thematische en majeure projecten. In december 2022 heeft het Waddenfonds een brief aan Provinciale Staten gestuurd waarin aangegeven is dat een noodzaak om tot een verdelingsvoorstel te komen nu ontbreekt, Gelijktijdig met de behandeling van de Begroting 2025 worden de Staten in de gelegenheid gesteld om een zienswijze te geven op de 3e begrotingswijziging 2024, die ziet op de voorgestelde ontschottingen om de 25,7 miljoen toe te voegen vanuit de Algemene reserve aan de reserve Majeure projecten.
Hiermee worden de resterende middelen per begrotingsjaar 2024 van het Waddenfonds anders verdeeld en daarmee wordt de verdeling tussen twee derde en een derde losgelaten. Op deze manier verwachten wij te komen tot een bestedingsruimte die het meest effectief bijdraagt aan de realisatie van de geformuleerde doelen in het Waddengebied.

Proefevaluatie van de systematiek monitoring en evaluatie (SME)

In 2020 is het Waddenfonds gestart met het operationaliseren van de SME systematiek, waarbij de focus ligt op outcome monitoring. Er is onder meer een lijst met outcome-indicatoren opgesteld en vastgesteld. In 2021 zijn in samenwerking met het Investeringskader Waddengebied streefwaarden voor 2026 opgesteld. In 2023 wordt in samenwerking met deskundigen een eerste evaluatie gehouden om proef te draaien met de ontwikkelde monitorings- en evaluatiesystematiek. Het doel van de proefevaluatie is testen of de systematiek monitoring en evaluatie (SME) werkt zoals beoogd en de daarin genoemde data beschikbaar, ontsloten en toegankelijk zijn. Op basis van deze bevindingen kunnen (eventueel) aanbevelingen opgesteld worden voor verdere aanpassing van de indicatorenset ter verbetering van de evaluatie die voor 2026 of 2027 staat gepland.

Rechtmatigheidsverantwoording

In september 2023 is de Kadernota rechtmatigheid 2023 Commissie BBV gepubliceerd en in werking getreden. Deze wijziging is onderdeel van het Wetsvoorstel versterking decentrale rekenkamers. Deze kadernota regelt dat gemeenten, provincies en GR-en per verslagjaar 2023 in de jaarrekening verantwoording moeten afleggen over de rechtmatigheid van het gevoerde bestuur. Voorheen werd de rechtmatigheidscontrole volledig door de accountant gedaan op basis van negen rechtmatigheidscriteria. De accountant beperkt zich nu tot een oordeel over de getrouwheid van de jaarrekening. Per boekjaar 2023 moet het dagelijks bestuur zelf de rechtmatigheidsverantwoording over 3 van de 9 rechtmatigheidscriteria afleggen als bijlage in de jaarrekening volgens een verplicht model van de commissie BBV. In dit verplichte model worden eventuele onrechtmatigheden genoemd en in de paragraaf bedrijfsvoering verder toegelicht.

Afronding Waddenfonds

Het Waddenfonds is eindig. In 2026 wordt de laatste jaardotatie van € 28.878 miljoen van het Rijk ontvangen. In de Gemeenschappelijke Regeling staat dat de regeling eindigt op 1 januari 2028. Tot en met 2027 bestaat het Waddenfonds in volle omvang en moet (in beginsel) ook aan alle (wettelijke) verplichtingen die gelden voor het openbaar lichaam worden voldaan. Die einddatum lijkt nog ver weg, maar met projectsubsidies die pas na vijf jaar of langer kunnen worden vastgesteld, is het zaak om tijdig op een en ander te anticiperen. Vanuit dat perspectief is in 2022 gewerkt aan een eerste verkenning van een goede afronding van het Waddenfonds. Ook heeft een eerste gesprek over de afronding van het Waddenfonds met het nieuwe dagelijks bestuur in januari 2024 plaatsgevonden. De komende tijd wordt inzichtelijk gemaakt en worden keuzes voorbereid hoe deze beëindiging moet plaatsvinden. In paragraaf 5.4 Weerstandsvermogen wordt hier nader op ingegaan.

Bij uitzondering toestaan voor besluitvorming IKW-WF-beschikkingen in 2027
Het Waddenfonds is een tijdelijke gemeenschappelijke regeling tot 1 januari 2028. Tot nu toe is de inzet vanuit het Waddenfonds om de laatste besluiten over subsidieverlening in 2026 te nemen. In 2027 wordt het Waddenfonds afgerond. We zien echter dat de huidige Waddenfonds projecten vaak veel voorwerk vragen vanwege de integrale planvorming. Als blijkt dat in het integraal proces nog zaken lopen die in 2026 belangrijk zijn voor de aanvraag en het zijn projecten die een grote bijdrage leveren aan de Waddenfonds doelen, dan zou subsidieverlening in 2027 plaats kunnen vinden. De stuurgroep Waddenprovincies heeft in haar vergadering van 20 oktober 2023 het Waddenfonds geadviseerd om bij uitzondering ook subsidiebeschikkingen van IKW-WF-beschikkingen in 2027 toe te staan. Wat dit betekent voor de afronding van het Waddenfonds zal inzichtelijk gemaakt worden.

4 Financiële actualisatie

De geschiedenis van het Waddenfonds is te verdelen in drie perioden. Tot 1 januari 2012 was het Rijk verantwoordelijk voor de uitvoering van het Waddenfonds. Tussen 1 januari 2012 en 30 september 2012 had de provincie Fryslân de verantwoordelijkheid voor de begeleiding van uitvoering/monitoring van de lopende projecten. Met ingang van 1 oktober 2012 is deze verantwoordelijkheid overgedragen aan de Gemeenschappelijke regeling (GR) Waddenfonds. Vanaf 1 oktober 2012 werd de GR verantwoordelijk voor zowel de lopende beschikkingen als de door de GR te verstrekken nieuwe beschikkingen. De financiële beheersing en de controle daarop zijn in de 'Financiële Verordening Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds', de 'Nota Toelichting Begroting', de 'Controle Verordening Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds' en de 'Uitvoeringsregeling Treasury' geregeld.

De decentralisatie is verwerkt in de septembercirculaire Provinciefonds 2011. In totaal is er met de decentralisatie een bedrag gemoeid van ruim € 562 miljoen.

Per brief van 6 september 2019 heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de Tweede Kamer geïnformeerd over het proces rond de beoordeling van de decentralisatie-uitkeringen. Dit naar aanleiding van een rapport van de Algemene Rekenkamer ('Resultaten verantwoordings-onderzoek 2018 Ministerie van BZK', mei 2019). De Algemene Rekenkamer merkt circa een derde van de decentralisatie-uitkeringen aan als onrechtmatig bij het Provinciefonds, omdat daarbij sprake is van voorwaarden aan besteding en verantwoording door decentrale overheden, terwijl de Financiële verhoudingswet deze niet toestaat. Een van de decentralisatie-uitkeringen die het betreft is het Waddenfonds.

Naar aanleiding van de reactie van de Algemene Rekenkamer op de huidige betaling van de decentralisatie-uitkering Waddenfonds aan de Provincie Fryslân wordt de verdeling aangepast. Deze aanpassing is nodig omdat in de huidige inrichting van de decentralisatie uitkering de Provincie Fryslân optreedt als penvoeder namens de provincies Noord-Holland en Groningen (en Fryslân).

Vanaf 1 januari 2021 wordt het beschikbare bedrag in decentralisatie-uitkering (€ 28,878 miljoen) verdeeld over de provincies Fryslân, Noord-Holland en Groningen. Elke provincie ontvangt 1/3 deel. Door deze aanpassing in de verdeling wordt verzekerd dat de betalingen rechtmatig plaatsvinden. Deze gewijzigde afspraken zijn vastgelegd in een addendum op het 'Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds'.

Op grond van het Bestuursakkoord is het volgende betalingsritme voor de decentralisatie bepaald:

	bedragen x € 1.000	
2011	33.000	
2012	28.878	
2012	66.491	overheveling middelen i.v.m. beschikkingen voorgaande jaren
2013	36.824	
2014	38.690	
2015	40.499	
2016 t/m 2026	28.878	Jaarlijks

Het budget voor 2024 bedraagt € 35.578.000,-- (dit bedrag bestaat uit de Rijksdotatie 2023, € 28.878.000,-- en een verwachte bate aan rente-inkomsten van € 6,8 miljoen).

De overlopende passiva (eerder aangegane subsidieverplichtingen) bedragen per 31 december 2023 € 83.957.782 en zijn toereikend voor verplichtingen per 1 januari 2024.

De algemene reserve bedraagt 31 december 2023, ongeveer € 47,9 miljoen. Rekening houdende met het weerstandsvermogen van € 5,8 miljoen en de onttrekking t.b.v. de bedrijfsvoeringskosten 2024 - 2026 a € 850.000 per jaar bedraagt de vrije algemene reserve per 31 december 2023 € 39,5 miljoen. Hiervan wordt middels 3e begrotingswijziging 2024 voorgesteld om 25,7 miljoen vanuit de AR naar de reserve majeure projecten over te hevelen. Zie ook paragraaf 3.2 bij "veranderingen".

5 Paragrafen

5.1 Inleiding

In het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is bepaald dat in de begroting zeven verplichte paragrafen worden opgenomen, waarin de beleidslijnen zijn vastgelegd met betrekking tot beheersmatige aspecten. Het doel van de paragrafen is om onderwerpen die verspreid in de begroting staan, gebundeld weer te geven. Wanneer een paragraaf niet aan de orde is, wordt dit bij de betreffende paragraaf nader toegelicht.

5.2 Bedrijfsvoering (Uitvoeringsorganisatie inclusief beheerfuncties)

Tot 2018 werd de begroting voor de bedrijfsvoeringskosten opgebouwd op basis van 5% van gemiddelde jaardotaties over de looptijd. Hiermee werd het budget voor bedrijfsvoeringskosten gemaximeerd op € 1,75 miljoen per jaar. Voor zover dit budget niet voor de bedrijfsvoeringskosten wordt ingezet, vloeit het restant aan het einde van het jaar in de algemene reserve. In 2018 en 2019 zijn voor bedrijfsvoering extra middelen uitgetrokken. Ook is met de vaststelling van de begroting 2020, ingestemd met een tijdelijke verhoging a € 500.000 voor de jaren 2020, 2021 en 2022 en met de 6e begrotingswijziging 2020 is ingestemd met een verhoging van € 350.000,- (bij elkaar opgeteld een verhoging van € 850.000,-). Met de begroting van 2023 is vastgesteld om deze verhoging te continueren tot en met 2026. De bedrijfsvoeringskosten blijven daarmee op € 2,6 miljoen. Voor 2027 is er in de meerjarenbegroting € 1,75 miljoen gereserveerd voor de bedrijfsvoeringskosten, omdat er vanaf dit jaar geen nieuwe projecten meer worden gehonoreerd, alleen projecten worden beheerd. Dit wordt gedekt uit het weerstandsvermogen van € 5,8 miljoen.

Specifiek is de Commissie Kwaliteitstoetsing Waddenfonds (de Kwaliteitscommissie bestaat uit onafhankelijke deskundigen) nog te vermelden. Deze is aangesteld door het algemeen bestuur van het Waddenfonds en adviseert het algemeen bestuur. Het betreft vijf leden. De vergaderfrequentie is begroot op vijf keer per jaar.

Aanvullend wordt de adviescommissie van deskundigen genoemd die betrokken wordt bij thematische openstellingen in het geval er van de tendersystematiek gebruikt wordt gemaakt. Zie overigens paragraaf 6.2.2

Rechtmatigheidsverantwoording per 2023
Per boekjaar 2023 moet het dagelijks bestuur zelf de rechtmatigheidsverantwoording over 3 van de 9 rechtmatigheidscriteria afleggen - dat zijn de criteria 7 t/m 9 - in de jaarrekening volgens een verplicht model van de commissie BBV. In het verplichte model worden eventuele onrechtmatigheden genoemd en in deze paragraaf verder toegelicht.

Geconstateerde afwijkingen bij de jaarrekening 2023 per budget:
Budget majeure projecten
De grootste afwijking ziet u in het budget majeure projecten, Er is 2,2 miljoen niet doorgeschoven naar 2024. Dit bedrag had bij de technische wijziging, die u op 15 december jl heeft vastgesteld, meegenomen moeten worden. Deze zal als correctieboeking nog toegevoegd worden aan de reserve majeure projecten. In principe komt dit bedrag eerst bij het positief resultaat van 2023 en zal weer bestemd moeten worden naar de reserve Majeure projecten. Door de correctie boeking is dit bedrag overgeboekt naar de reserve majeure projecten.

Waardevermindering en vorderingen
In dit budget zijn twee bedragen opgenomen.
Er is een bedrag a € 85.000,- opgenomen voor het afboeken van het project “Schone Waddenzeehavens” van Foru Solutions. Foru Solutions is failliet verklaard, het Waddenfonds heeft zich bij de curator gemeld om deze gelden retour te ontvangen. In 2023 hebben wij bericht van de curator ontvangen dat er geen uitbetalingen meer plaats zullen vinden aan schuldeisers. Van de curator is inmiddels bericht ontvangen dat er geen uitbetalingen aan schuldeisers meer zullen zijn. Dit bedrag is als verlies afgeschreven.

Voor het project AHPD is een voorziening getroffen van € 428.824,-. Het Waddenfonds heeft op 9 december 2022 de subsidiebeschikking van het project Demonstratie AHPD Ameland vastgesteld op €1.059.778. Hetgeen betekent dat onder verrekening van de reeds uitgekeerde voorschotten € € 428.824,- terug betaald moet worden. Er is tegen dit besluit bezwaar ingediend. Op 21 juli heeft de bezwaarschriftencommissie het Waddenfonds in het gelijk gesteld. Het dagelijks bestuur heeft op 20 september dit besluit overgenomen en heeft het terugvorderingstraject ingezet. Inmiddels heeft de aanvrager beroep aangetekend bij de rechtbank. Bij de opmaking van de jaarstukken 2023 zijn deze middelen nog niet terugbetaald en is dit bedrag als voorziening opgenomen.

Budget Kennishuishouding:
Er is een bedrag a € 11.524,- als verschil. Dit bedrag isterug gevorderd aan de Waddenacademie met het vaststellen van de boekjaarsubsidie van 2022. Dit bedrag is door de Waddenacademie reeds terugbetaald aan het Waddenfonds.

Organisatiekosten:
In 2023 zijn de organisatiekosten lager uitgevallen dan begroot en conform de gemaakte afspraken vloeit het overgehouden bedrag terug naar de Algemene reserve.

Ontwikkelbudget en monitoring:
Het ontwikkelbudget en monitoring is slechts ten dele ingezet. De reden dat het ontwikkelbudget een onderuitputting heeft is omdat er in 2023 minder inzet van externen gebruik is gemaakt voor bijvoorbeeld extra werk of een verkenning. Daarnaast zijn er ook minder majeure processen geweest die aanspraak konden maken op de inzet van procesmiddelen die uit deze post gedekt worden. Wat betreft monitoring, in 2023 zou de proefevaluatie plaatsvinden. Echter de ontwikkelingen op het gebied van monitoring waren in 2023 nog niet zover. Ook was de verwachting dat in 2023 al meer externe expertise ingezet zou moeten worden en ook dit was niet aan de orde.

5.3 Financiering

De financiering van de subsidies vindt plaats op basis van de gedecentraliseerde middelen die door het Rijk via het Provinciefonds jaarlijks worden gedoteerd. Voor de periode 2012 tot en met 2026 betreft dit een totaalbedrag van € 562 miljoen. De GR heeft geen leningenportefeuille. De renterisiconorm is derhalve niet van toepassing voor de GR.

			(bedragen x € 1.000)
Omvang kasgeldlimiet			Begroot
1	Toegestane kasgeldlimiet		
	in procenten van de grondslag		8,2%
	in een bedrag		2.843
2	Omvang vlottende korte schuld		0
	Opgenomen gelden korter dan 1 jaar		
	Schuld in rekening-courant		
	Gestorte gelden door derden korter dan 1 jaar		
	Overige geldleningen, niet zijnde vaste schuld		
3	Vlottende middelen	(per 1-1-2024)	206.716
	Contante in kas		0
	Tegoeden in rekening-courant		0
	Overige uitstaande gelden korter dan 1 jaar		
4	Toets kasgeldlimiet		
	Totaal netto-vlottende schuld (2-3)		-206.716
	Toegestane kasgeldlimiet		2.843
	Ruimte (+) c.q. overschrijding (-)		+ 203.873

De geldmiddelen die niet direct nodig zijn voor de financiering van de subsidieprojecten en/of de bedrijfsvoering zijn op grond van de Wet Schatkistbankieren per 20 december 2013 verplicht bij het Ministerie van Financiën ondergebracht. Overigens is de Uitvoeringsregeling Treasury van toepassing. De regeling is door het dagelijks bestuur vastgesteld in zijn vergadering van 17 december 2015 en vindt zijn basis in de Financiële Verordening Waddenfonds.

5.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het weerstandsvermogen geeft de mate aan waarin de GR Waddenfonds in staat is om financiële risico's op te vangen zonder dat wijziging van beleid noodzakelijk is. In de werkwijze voor de subsidies worden beschikte subsidies tevens gereserveerd als verplichtingen in het jaar waarin de beschikking is verstrekt, waarmee de uitgaven één op één lopen. Door met indicatieve subsidieplafonds te werken kan het bestuur sturing houden en een programma voor dat jaar limiteren.

Er bestaat echter wel de kans dat een subsidieaanvrager een bezwaar- of beroepsprocedure instelt tegen de afwijzing van een aanvraag of tegen de condities waaronder een aanvraag is beschikt. Hierover wordt geadviseerd door de onafhankelijke commissie rechtsbescherming. Om een eventuele honorering van bezwaar- en beroepschriften te kunnen dekken wordt 20% van het gedecentraliseerde jaarbudget als weerstandsvermogen aangehouden. Voor de berekening van het weerstandsvermogen wordt het jaarbudget vanaf 2017 van ongeveer € 29 miljoen gehanteerd. Hiermee is het weerstandsvermogen op € 5,8 miljoen berekend. Dit bedrag wordt binnen de algemene reserve afgezonderd van de vrij aanwendbare middelen.

Indien en voor zover door het dagelijks bestuur een (positieve) beslissing op bezwaar volgt, dan wel een beroepsprocedure tot een uitkering van een bedrag aan middelen gaat leiden, wordt een dergelijk bedrag ten laste van het toereikend jaarresultaat gebracht. Mocht het jaarresultaat niet toereikend zijn, zal voorgesteld worden hiertoe de algemene reserve in te zetten. Zo nodig zal een dergelijk besluit de procedure van een begrotingswijziging doorlopen.

In het uit te werken plan om tot afronding van het Waddenfonds te komen wordt ook het weerstandsvermogen betrokken. De verwachting is dat in 2027 de organisatie in de huidige vorm doorwerkt en dat in 2027 nog projecten verleend kunnen worden. Het weerstandsvermogen kan hier (deels) voor worden ingezet. In deze begroting is in de meerjarenbegroting voor het jaar 2027 € 2,6 miljoen uit het weerstandsvermogen gereserveerd voor bedrijfsvoeringskosten.

Financiële kengetallen Gemeenschappelijke Regeling Waddenfonds			
1A. Netto schuldquote			
(bedragen x € 1.000)			
Bij jaarrekening ultimo jaar	*jaarrekening 2023*	*Begroting 2024*	*Begroting 2025*
A. Vaste schulden (cf. art. 46 BBV)	-	-	-
B. Netto vlottende schuld (cf. art. 48 BBV)	407	597	597
C. Overlopende passiva (cf. art. 49 BBV)	78.902	160.074	132.813
D. Financiële activa (cf. art. 36 lid d, e en f)	-	-	-
E. Uitzettingen < 1 jaar (cf. art. 39 BBV)	206.716	208.711	187.000
F. Liquide middelen (cf art. 40 BBV)	9	10	10
G. Overlopende activa (cf. art. 40a BBV)	2.052	2.050	1.500
H. Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (excl. mutaties reserves)	29.183	35.696	33.533
Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G)/H x 100%	**-444%**	**-140%**	**-164%**
Toelichting: een negatieve schuldquote geeft aan dat er per saldo sprake is van een overschot aan middelen.			
Aangezien het Waddenfonds alleen middelen besteed die ze ontvangt van het Rijk in het kader van het			
Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds en de provincies geen middelen beschikbaar stellen,			
zal het Waddenfonds niet meer geld uitgeven dan dat ze uiteindelijk van het Rijk zal ontvangen.			
1B. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen			
(bedragen x € 1.000)			
Bij jaarrekening ultimo jaar	*jaarrekening 2023*	*Begroting 2024*	*Begroting 2025*
A. Vaste schulden (cf. art. 46 BBV)	-	-	-
B. Netto vlottende schuld (cf. art. 48 BBV)	407	597	597
C. Overlopende passiva (cf. art. 49 BBV)	78.902	160.074	132.813
D. Financiële activa (cf. art. 36 lid b, c, d, e en f)	-	-	-
E. Uitzettingen < 1 jaar (cf. art. 39 BBV)	206.716	208.711	187.000
F. Liquide middelen (cf art. 40 BBV)	9	10	10
G. Overlopende activa (cf. art. 40a BBV)	2.052	2.050	1.500
H. Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (excl. mutaties reserves)	29.183	35.696	33.533
Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G)/H x 100%	**-444%**	**-140%**	**-164%**
Toelichting: een negatieve schuldquote geeft aan dat er per saldo sprake is van een overschot aan middelen.			
De quote is hetzelfde als bij 1A, het Waddenfonds verstrekt tot op heden geen leningen.			
2. Solvabiliteitsratio			
(bedragen x € 1.000)			
Bij jaarrekening ultimo jaar	*jaarrekening 2023*	*Begroting 2024*	*Begroting 2025*
A. Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	130.475	50.000	55.000
B. Balanstotaal	209.785	211.274	189.013
Solvabiliteit (A/B) x 100%	**62%**	**24%**	**29%**
Toelichting:			
Hoe hoger de solvabiliteit van een onderneming, hoe gezonder het bedrijf. Een solvabiliteitsratio van 25% – 40%			
wordt als gezond gezien. Het Waddenfonds is een tijdelijke regeling tot en met het jaar 2026 die tot doel heeft			
de middelen van het Waddenfonds te besteden in de Waddenprovincies. Aan het eind van de regeling zal de			
solvabiliteit de 0% naderen.			
3. Kengetal grondexploitatie			
Niet van toepassing bij GR Waddenfonds			

4. Structurele exploitatieruimte			
(bedragen x € 1.000)			
Bij jaarrekening ultimo jaar	*jaarrekening 2023*	*Begroting 2024*	*Begroting 2025*
A. Totale structurele lasten	18.488	106.245	33.283
B. Totale structurele baten	35.409	35.696	33.533
C. Totale structurele toevoegingen aan de reserves	58.986	-	-
D. Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	44.214	67.499	250
E. Totale baten	79.623	103.195	33.783
Structurele exploitatieruimte ((B-A)+(D-C))/E x 100%	**3%**	**-3%**	**1%**
Toelichting:			
De structurele exploitatieruimte geeft aan hoe groot de structurele vrije ruimte binnen de jaarrekening is.			
5. Belastingcapaciteit			
Niet van toepassing bij GR Waddenfonds			

5.5 Onderhoud kapitaalgoederen

In de paragraaf kapitaalgoederen dient inzicht te worden gegeven in het onderhoudsprogramma van de kapitaalgoederen (zoals wegen, gebouwen en openbare ruimte), de financiële consequenties en de vertaling hiervan in de begroting. Deze paragraaf is voor de GR Waddenfonds niet van toepassing.

5.6 Grondbeleid

Deze paragraaf is niet van toepassing.

5.7 Lokale Heffingen

Deze paragraaf is niet van toepassing.

5.8 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn vennootschappen, stichtingen of verenigingen waarin de GR Waddenfonds deelneemt of anderszins samenwerkt. Deze zijn niet aan de orde.

6 Financiële begroting.

6.1 Recapitulatie programmabegroting en meerjarenperspectief

bedragen x € 1.000

Programma	Realisatie 2023			Geactualiseerde begroting 2024			begroting 2025			begroting 2026		
	lasten	**baten**	**saldo**	Lasten	baten	saldo	lasten	baten	saldo	lasten	baten	saldo
1.Subsidies thema's/programma's												
budgetten thema's/programma's	**9.910**		**-9.910**	15.350		-15.350	9.028		-9.028	9.028		-9.028
budget majeure projecten	**0**		**0**			0	21.155		-21.155	19.656		-19.656
Majeure projecten	**5.852**		**-5.852**	90.817		-90.817	0		0	0		0
Waardevermindering vorderingen	**429**		**-429**	-		0						
vrijval voorzieningen	**-1.647**		**1.647**	-		0		p.m.			p.m.	
budget kennishuishouding	**1.388**		**-1.388**	3.400		-3.400	100		-100	100		-100
budget monitoring	**9**		**-9**	100		-100	100		-100	100		-100
ontwikkelbudget	**200**		**-200**	300		-300	300		-300	300		-300
						0						
2. Bedrijfsvoering			**0**			0			0			0
bedrijfsvoering	**2.347**		**-2.347**	2.600		-2.600	2.600		-2.600	2.600		-2.600
						0			0			0
3. Algemene dekkingsmiddelen						0			0			0
gedecentraliseerde middelen Rijk		**28.878**	**28.878**		28.878	28.878		28.878	28.878		28.878	28.878
renteopbrengsten		**6.531**	**6.531**		6.818	6.818		4.655	4.655		3.156	3.156
						0						
Saldo van baten en lasten	**18.488**	**35.409**	**16.921**	112.567	35.696	- 76.871	33.283	33.533	250	31.784	32.034	250
						-						
Mutatie algemene reserve		**-10.667**	**-10.667**		3.050	3.050		-250	-250		-250	-250
Mutatie overloop bestemmingsreserve		**6.119**	**6.119**		6.322	6.322			0			0
Mutatie Reserve Majeure projecten		**-10.219**	**-10.219**		67.499	67.499	0		0	0		0
Totaal saldo	**18.488**	**20.641**	**2.153**	**112.567**	**112.567**	**0**	**33.283**	**33.283**	**0**	**31.784**	**31.784**	**0**

bedragen x € 1.000

Programma	begroting 2027			begroting 2028			begroting 2029		
	lasten	baten	saldo	lasten	baten	saldo	lasten	baten	saldo
1.Subsidies thema's/programma's									
budgetten thema's/programma's			0			-			0
budget majeure projecten	2.689		-2.689			-			0
Majeure projecten			0	4.540		- 4.540	0		0
budget kennishuishouding			0			-			0
budget monitoring	100		-100	100		- 100			0
ontwikkelbudget			0			-			0
2. Bedrijfsvoering									
bedrijfsvoering	2.600		-2.600	2.000		- 2.000	1.400		-1.400
3. Algemene dekkingsmiddelen									
gedecentraliseerde middelen Rijk			0			-			0
renteopbrengsten		2.689	2.689		2.300	2.300		1.800	1.800
Saldo van baten en lasten	5.389		-2.700	6.640		- 4.340	1.400	1.800	400
Mutatie algemene reserve		2.700	2.700		- 200	- 200		-400	-400
Mutatie overloop bestemmingsreserve			0			-			0
Mutatie Reserve Majeure projecten	0		0	-	4.540	4.540	0	0	0
Totaal saldo	5.389	2.700	0	6.640	4.340	-	1.400	1.400	0

6.1.1 Begrotingsprogramma Subsidiethema's en -programma's

Budgetten thema's/programma's
Voor het jaar 2024 is een bedrag van € 25,5 miljoen beschikbaar voor subsidiëring en financiering van projecten. Op basis van het Uitvoeringskader Waddenfonds 2021-2027 en Uitvoeringsprogramma Waddenfonds 2021-2027 worden middelen gekoppeld aan de uitvoering van het Investeringskader en zal het dagelijks bestuur van het Waddenfonds subsidieplafonds voor thematische openstellingen vaststellen, uiteraard binnen het met deze begroting vast te stellen budget voor thema's en de uitgangspunten 50% voor ecologie en 50% voor economie.

Naast de reguliere subsidieverlening via 'molenaarsprincipe' en/of tenders voor thematische openstellingen en voor lokale innovaties worden Waddenfondssubsidies ook ingezet voor 'majeure projecten'. Majeure projecten leveren een substantiële bijdrage aan het doelbereik van het Waddenfonds. Dergelijke aanvragen kunnen een subsidieomvang aannemen die de jaarlijks beschikbare subsidiebudgetten benaderen of overschrijden. Om subsidies te kunnen toekennen op grond van het Investeringskader is in technisch-financiële zin een stelsel ontwikkeld (door Waddenprovincies in de GR en door het algemeen bestuur uitgewerkt in de Financiële Verordening en Nota Toelichting Begroting) waarmee de verplichtingen meerjarig kunnen worden gespreid, gekoppeld aan het kasritme van de uitvoeringsfasen. Zie ook ter toelichting paragraaf 3.2.

In beginsel is 2/3 (16,5 miljoen) van het jaarlijkse subsidiebudget inzetbaar voor majeure projecten. In 2016, 2019, 2020 en 2021 zijn er besluiten genomen die ook een toekomstige reservering op dit budget hebben gelegd. Die besluiten zijn in het (meerjaren)overzicht verwerkt.
Voor de reguliere subsidieverlening is 1/3 van de jaarlijks beschikbare middelen (ruim 9 miljoen per jaar) beschikbaar.

Bedragen x € 1.000	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
Subsidies o.b.v. molenaars-principe of tenders	9.109	9028	9028	9028
Subsidiëring grote projecten (meerjarig)	16.500	16.500	16.500	16.500
Totaal	**25.609**	**25.528**	**25.528**	**25.528**

Duurzame kennishuishouding

Hoofddoelstelling 4 bevat de opdracht aan het Waddenfonds om te investeren in duurzame kennishuishouding. In de tijd dat het Waddenfonds onder Rijksverantwoordelijkheid viel, is bij ministeriële regeling geld beschikbaar gesteld voor de onafhankelijke kennisinstelling Waddenacademie. De financiering hiervan liep per juli 2014 af. De Waddenprovincies hebben de wens uitgesproken dat de financiering van de Waddenacademie voortgezet wordt in de vorm van een budgetsubsidie vanuit het Waddenfonds. Tot en met 2021 is daaraan voldaan door een budgetsubsidie van € 1,2 miljoen aan de Waddenacademie te verstrekken. In 2021 is de duurzame kennishuishouding ondergebracht bij het Bestuurlijk Overleg Waddengebied. Onder paragraaf 3.2 is dit nader toegelicht.
In januari 2024 heeft de Waddenacademie een meerjarenbeschikking 2024-2026 ontvangen voor 3,3 miljoen. Voor het programma NWO is er voor 2025 0,1 miljoen gereserveerd.

Budget monitoring

Evenals in eerdere begrotingen voorziet de begroting in een budget monitoring. Dit budget wordt ingezet voor de implementatie en verdere ontwikkeling van de monitoring- en evaluatiesystematiek (SME genaamd). De SME is nu zo ver doorontwikkeld dat er indicatoren en streefwaarden zijn ontwikkeld. Inmiddels wordt er actief met dit systeem gewerkt. De komende jaren wordt de systematiek verder ontwikkeld waarbij het wel van belang is te realiseren dat het Waddengebied een open systeem is waar veel factoren invloed op kunnen hebben. Om die reden is het niet mogelijk om één op één aan de hand van de streefwaarden te bepalen of de programma's/projecten van het Waddenfonds succesvol zijn. Om die reden is onderdeel van de SME altijd expert judgement. Op deze manier willen we goed in beeld brengen wat de bijdrage is geweest van projecten en wat is veroorzaakt door andere ontwikkelingen.

Ontwikkelbudget

Om tot gedegen subsidieaanvragen te komen is dit budget beschikbaar voor instrumentontwikkeling en om bepaalde complexe situaties te ondersteunen dan wel vooronderzoek, haalbaarheidsonderzoek of coalitievorming te bekostigen. Hiervoor is € 300.000 op jaarbasis geraamd. Vanaf 2022 is er € 100.000 van dit budget begroot om in te zetten voor communicatie.

6.1.2 Begrotingsprogramma Bedrijfsvoering

Uitvoeringsorganisatie en beheerfuncties

In totaal is in 2024 € 2.600.000 beschikbaar.

Personele inzet

De personele inzet bestaat uit personeel dat in vaste dienst dan wel op detacheringsbasis in de uitvoeringsorganisatie werkt. Daarnaast wordt er op ad hoc basis door de Provincie Fryslân specifieke en specialistische kennis geleverd. Er is inmiddels voldoende extra budget beschikbaar gesteld. In paragraaf 3.2 wordt expliciet ingegaan op de hoogte van de extra benodigde middelen.

Huisvesting

Het Huis voor de Wadden wordt door het Waddenfonds gehuurd van het Old Burger Weeshuis. Het huurcontract loopt tot en met 2023, de onderhandelingen voor een verlening van het huurcontract hebben eind 2023 plaatsgevonden. Het pand wordt verduurzaamd, dit is voorzien in het voorjaar 2024. Na verbouwing zal het nieuwe huurcontract ingaan. De Waddenacademie, het Omgevingsberaad Waddengebied en de Beheerautoriteit Waddenzee onderhuren ruimtes van het Waddenfonds.

Externe expertise

De organisatie maakt gebruik van externe (contra) expertise wanneer het niet via de vaste (gedetacheerde) bezetting beschikbaar is en ook het kennisnetwerk van de beheersorganisatie er niet in kan voorzien of wanneer het buiten de reguliere contracten valt. Het gaat vooral om specialistische expertise op financieel en juridisch gebied.

Beheerorganisatie

Tot 1 september 2014 werd de beheerfunctie door Dienst Landelijk Gebied uitgeoefend. De Provincie Fryslân heeft per september 2014 de beheerfunctie overgenomen. De beheertaak is inmiddels uitgebouwd omdat processen rond beheer, voortgang en verantwoording, eindafrekening en veldinspecties van verstrekte subsidies robuuster worden ingericht. In 2020 is de overeenkomst (DVO) met de Provincie Fryslân verlengd en om deze op het huidige niveau uit te kunnen voeren is dit contract in de begroting van 2023 verlengd tot en met 2026.

Overige organisatiekosten

Onder organisatiekosten vallen onder andere uitgaven voor accountantskosten; huisstijl (formats, briefpapier); digitalisering; telefoonkosten; representatiekosten; kantoorkosten; bestuursvergaderingen (reiskosten, versnaperingen, werkbezoeken); verzekeringen; belastingen e.d.; vacatievergoeding en reiskosten voor de onafhankelijke kwaliteitscommissie en de (deskundigen)adviescommissie.

6.1.3 Begrotingsprogramma Algemene dekkingsmiddelen

Gedecentraliseerde middelen Rijk

Op grond van het Bestuursakkoord ontvangt de GR Waddenfonds voor het jaar 2025 via het Provinciefonds een decentralisatie-uitkering van € 28,878 miljoen.

Rente

Met ingang van 2014 worden de geldmiddelen die nog niet direct uitbetaald hoeven te worden op grond van de Wet Schatkistbankieren, verplicht bij het ministerie van Financiën gestald. Van het ministerie wordt hierop een rentevergoeding ontvangen die gelijk ligt aan de Nederlandse staatsrente. Voor het jaar 2024 wordt een bedrag van € 6,8 miljoen geraamd als te ontvangen rente. Op de toename van de renteopbrengsten wordt in paragraaf 3.2 ‘Algemene financiële en beleidsmatige kaders’ nader ingegaan.

Vrijval overlopende passiva door vrijval projecten

Soms vallen er bij het vaststellen van de definitieve subsidiebeschikking van een project middelen vrij, bijvoorbeeld doordat de subsidiabele kosten van het project lager uitvallen of doordat het project geen doorgang heeft gevonden. In dergelijke gevallen worden de vrijgevallen middelen aan de algemene dekkingsmiddelen toegevoegd.

6.1.4 Resultaatbestemming

In beginsel valt het jaarresultaat toe aan de algemene reserve. In de jaarrekening 2021 en is het rekeningsaldo toegevoegd aan het budget thematische openstelling. In de voorgaande hoofdstukken 3 en 6 is uitgebreid ingegaan op de aanwending en besluitvorming over deze reserve. Vanaf de herziene begroting 2024 wil het Waddenfonds de algemene reserve deels inzetten voor thematische subsidies. Dit is uitgezonderd een reservering van € 25,7 miljoen waar in paragraaf 3.2 onder ontwikkelingen over wordt gesproken. Het doel is om de algemene reserve niet verder op te laten lopen omdat het eind van de regeling in zicht komt.

6.2 2026 en verder

De begroting 2025 geeft hetzelfde perspectief voor 2026. Voor 2027 worden de bedrijfsvoeringskosten begroot op € 1.750.000. Voor 2028 en 2029 zijn geen bedrijfsvoeringskosten begroot.. Naar verwachting is er nog wel inzet nodig bij afronding van het fonds. De komende jaren zal duidelijk worden wat de benodigde middelen zullen zijn.

Na introductie van het Investeringskader en het stelsel waarmee projecten meerjarig gefinancierd kunnen worden, kan een beslag ontstaan op de ruimte van komende begrotingen. Dit kan het hierboven geschetste meerjarenperspectief voor de begrotingsjaren 2025 en volgende doen wijzigen. Indien een intentie tot gevolg heeft dat er een beslag wordt gelegd op de begrotingsruimte van komende begrotingen wordt daarmee het ‘vrij’ beschikbaar budget voor subsidiethema’s en -programma’s in die komende jaren verlaagd. Dat daartoe aanleiding kan zijn, is nader toegelicht in hoofdstuk 3 en 6.2.1. Voor 2027 en verder zal het Waddenfonds alleen nog projecten beheren en niet meer subsidiëren. Het betekent dat er minder uitvoeringscapaciteit nodig is.
Zoals in hoofdstuk 3 al is aangegeven met betrekking tot de reeds vastgestelde majeure projecten, staat in het schema hierboven wat de meerjarendoorwerking van deze projecten is.

Financieel gezien gelden vooralsnog de volgende jaarschijven (Rijksdotaties) die aan het Waddenfonds zullen worden toegevoegd:

2025 en 2026 (jaarlijks): € 28.878.000,-

6.3 Geprognotiseerde balans

Het ministerie van BzK heeft per brief in december 2020 gevraagd om een geprognotiseerde balans op te nemen. Deze balans geeft aan hoe de inkomsten en uitgaven voor 2025 en verder verwacht worden. Dit is verwerkt in onderstaande balans.

	Realisatie	Geprognotiseerde balans					
Bedragen x € 1.000	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Activa							
Financiële vaste activa							
Vlottende activa							
Vooruitbetalingen	3	3	3	3	3	3	3
Uitzettingen korter dan één jaar	206.716	208.711	187.000	150.000	120.000	90.000	60.000
Overige vorderingen	1.004	500	500	500	500	500	500
Liquide middelen	9	10	10	10	10	10	10
Overlopende activa	2.053	2.050	1.500	1.000	700	400	250
Totaal activa	**209.785**	**211.274**	**189.013**	**151.513**	**121.213**	**90.913**	**60.763**
Passiva							
Vaste passiva							
Eigen vermogen	130.475	50.000	55.000	40.000	35.000	30.000	25.000
Vlottende passiva							
Vlottende schuld	94	700	700	700	700	700	200
Overlopende passiva: Nog te betalen subsdies	78.903	160.074	132.813	110.313	85.013	59.713	35.063
Facturen onderweg	313	500	500	500	500	500	500
Totaal passiva	**209.785**	**211.274**	**189.013**	**151.513**	**121.213**	**90.913**	**60.763**

7 Bijlage 1

Overzicht toegekende majeure projecten

Beschikte projecten	*WF-nummer*	*Beschikt bedrag*	*Covid-ophoging*	*Totaal verleende cq vastgestelde subsidie*	*Vrijval op vaststelling*
Waddencentrum De Nieuwe Afsluitdijk	WF-2016/159615	4.015.650		4.015.650	
Marconi Buitendijks, Strand Delfzijl	WF-2016/159618	3.209.708		3.209.708	-
Vismigratie DNA	WF-2016/162209	14.000.000	5.000.000,00	19.000.000	
Realisatie Spuitstroomcentrale Kornwerderzand	WF-2016/162364	2.803.869		223.869	-2.580.000,00
Vitale kust Eems-Delta	WF-2016/163053	23.647.188		23.647.188	
Werelderfgoedcentrum Waddenzee	WF-2018/179123	9.650.000	3.200.000,00	12.850.000	
Slow Mill	WF-2018/182249	2.357.839	150.000,00	2.507.839	
Green Goods Texel	WF-2018/182258	1.578.800		1.578.800	
Centrum Gastvrij Schiermonnikoog	WF-2018/182328	1.250.000		1.250.000	-
Programma Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee	WF-2018/182434	2.893.500		2.893.500	
Groene Waterstof infrastructuur Chemiecluster Delfzijl	WF-2018/187032	1.063.650		1.063.650	
Pilot Ophogen Landbouwgronden	WF-2018/187047	833.410		833.410	
Waddentools Habitatdiversiteit, waddenmozaïek	WF-2018/187059	4.183.000		4.183.000	
Demonstratie AHPD	WF-2018/187074	3.021.733		1.072.267	-1.949.466,00
Vissen voor Verbinding	WF-2018/187088	3.011.725		3.011.725	
Verbinding rond Sud Ie; (Súd Ie (recreatief))	WF-2018/187543	9.391.145	833.500,00	10.224.645	
Ontwikkeling 20 MW Elektorlyse	WF-2018/188422	4.500.000		4.500.000	
Demo-project gecombineerde restwamteleiding bio-econ	WF-2018/188436	1.865.441		21.941	-1.843.500,00
Groene chemie uit CO2 en zonlicht	WF-2018/188692	1.066.265		1.066.265	
Waddentools Wij en wadvogels	WF-2019/196243	7.912.140	495.550,00	8.407.690	
Waddentools Swimway Waddenzee	WF-2019/196785	3.598.750		3.598.750	
De volgende stap in getijdenenergie: demornstratie Tidalk	WF-2019/196800	2.267.576	766.397,00	3.033.973	
Ruim Baan voor Vissen 2	WF-2019/200914	12.794.549	4.356.122,00	17.150.671	
De donkerte van het Waddengebied	WF-2019/202808	1.502.816	20.009,00	1.522.825	
Zoete toekomst	WF-2019/202893	850.000		850.000	
Holwerd aan Zee: doorbraak voor mens en natuur	WF-2019/203256	8.330.000		8.330.000	
Vitale Kustzone Lauwersmeergebied	WF-2020/203860	8.300.000	4.980.000,00	13.280.000	
Green Shipping	WF-2020/206972	8.000.000		8.000.000	
Oppaad lans it waad	WF-2020/210157	1.303.822		1.303.822	
Waddengastronomie versterkt Werelderfgoedbeleving	WF-2020/217646	985.834		985.834	
Deelprogramma Beleef Kornwerderzand	WF-2020/217470	6.000.000		6.000.000	
Zoet op Zout	WF-2020/209305	1.600.000		1.600.000	
REGAIN	WF-2021/226639	1.217.834		1.217.834	
Nieuwe Waterwerken Zoutkamp	WF-2021/226663	1.856.079	503.915,00	2.359.994	
Onderzoek en ontwikkeling blue energy op de afsluitdijk	WF-2023/250806	4.904.022		4.904.022	
Wij en Wadvogels fase II	WF-2023/261969	3.000.000		3.000.000	
Waakvogels	WF-2023/262536	2.245.800		2.245.800	
Totaal		**171.012.145**	**20.305.493**	**184.944.672**	**-6.372.966**
			191.317.638		191.317.638
Lichtblauw = vastgesteld					

8 Bijlage 2

Overzicht Waddenfondsmiddelen

TOTAALWaddenfondsmiddelen	**126.935.637**
Algemene reserve Waddenfonds	
Stand per 31-12-2023	47.895.939
Het weerstandsvermogen	-5.800.000
van AR naar bedrijfsvoering 24	-850.000
van AR naar bedrijfsvoering 25	-850.000
van AR naar bedrijfsvoering 26	-850.000
vrijbesteedbaar per 1-1-2024	**39.545.939**
Gereserveerd voor Majeur	-25.700.000
3e begrotingswijziging 2024	
Totaal Algemene Reserve per 6-2-2024	**13.845.939**
Reserve majeure Projecten	**Bedrag**
Jaar dotaties 2016 tm 2026	180.000.000
Tenderregeling Garnalenvisserij	10.300.000
Bestemming resultaat 2015	10.000.000
Toevoeging uit AR 2018	30.000.000
3e begrotingswijziging 2024 AR naar Majeur	25.700.000
Totaal Budget	**256.000.000**
Geschatte rentebaten 2024	*6.800.000*
Geschatte rentebaten 2025 en 2026 en 2027	*10.500.000*
Positief resultaat '23 (rust voor vogels)	*667.438*
Totaal Budget inclusief rentebaten	***273.300.000***
Beschikte majeure projecten	171.012.145
Tenderregeling Garnalenvisserij	10.300.000
Extra subsidie / Aanvulling Corona	20.305.493
Vrijval op majeur	-6.372.966
Totaal beschikte majeure projecten	**195.244.672**
Restant reserve	**60.755.328**
Restant reserve inclusief rentebaten	**78.055.328**
Budget Thematische openstellingen	
Jaar dotaties 2024 tm 2026	27.327.000
Restant thematisch budget 2023 (doorgeschoven naar 2024)	6.321.600
Positief resultaat 2023, nog te bestemmen naar budget	*1.485.770*
Beschikbaar tot en met 2026	**35.134.370**
Organisatiekosten	
Gereserveerd voor organisatiekosten t/m 2026	5.250.000
van AR naar bedrijfsvoering 24	850.000
van AR naar bedrijfsvoering 25	850.000
van AR naar bedrijfsvoering 26	850.000
TOTAAL organisatiekosten	**7.800.000**
Kennishuishouding	
Waddenacademie en NWO 2024 t/m 2026	3.600.000
TOTAAL kennishuishouding	**3.600.000**
Weerstandsvermogen	***5.800.000***

7e Begrotingswijziging 2024
Vast te stellen door het algemeen bestuur Waddenfonds
Op 5 juli 2024

Onderwerp : de zevende begrotingswijziging 2024 – onttrekking uit Algemene reserve tbv het budget thematische openstellingen

Toelichting:

Op 15 december 2023 heeft het dagelijks bestuur besloten om een groot deel van het thematisch budget 2024 in te zetten voor de subsidieregeling Stuw 2023. Het subsidieplafond is daarmee opgehoogd van 8 miljoen naar 15 miljoen, de regeling liep tot 1 maart jl. Binnen deze regeling is er nu voor ruim 14 miljoen aan aanvragen ontvangen, een aantal hiervan is gehonoreerd en een aantal wordt beoordeeld. De afgelopen jaren is een opgaande lijn te zien bij de thematische projecten.

Er resteert ongeveer 5,5 miljoen in het budget thematische openstellingen, waarvan 0,5 miljoen gereserveerd is voor de regeling BLI'24. 5 miljoen zal ingezet worden voor het subsidieplafond van de regeling STUW 2024 om deze per mei 2024 te kunnen openstellen.

Omdat de verwachting is dat ook dit jaar voor een hoger bedrag aanvragen zullen worden gedaan, wordt u nu gevraagd om 6 miljoen uit de Algemene reserve te onttrekken en over te hevelen naar het budget thematische openstellingen en is daarmee inzetbaar voor nieuwe initiatieven binnen de thematische regeling.

Voorstel:
Het algemeen bestuur besluit door middel van de vaststelling van de 7e begrotingswijziging 2024 volgens onderstaande tabel een onttrekking te doen uit de algemene reserve en toe te voegen aan het budget thematische openstellingen en te verwerken in de herziene begroting 2024 en verder.

E*xploitatie*

Progr.	Omschrijving	2024
Lasten		
	Totaal lasten	**0**
Baten		
	Onttrekking uit Algemene reserve tbv budget thematische openstelling 2024	6.000.000
	Totaal baten	**6.000.000**

Reserves/voorzieningen/overlopende passiva

Progr.	Omschrijving	2024
Lasten		
	Onttrekking uit de Algemene reserve tbv budget thematische openstelling 2024	6.000.000
	Totaal lasten	**6.000.000**
Baten		
	Totaal baten	**0**

Gemeenschappelijke regeling

waddenfonds

Jaarstukken 2023

“Energiek Waddengebied”

Programmaverantwoording 2023 (Jaarverslag)

"Energiek Waddengebied"

Om een beeld te schetsen van 2023, presenteert het Waddenfonds met gepaste trots het jaarverslag, "Energiek Waddengebied". Het afgelopen jaar zijn er opnieuw een reeks bijzondere projecten geïnitieerd of afgerond. Het zijn initiatieven die het Waddengebied, zowel ecologisch als economisch duurzaam versterken.

PROGRAMMAVERANTWOORDING 2023 (JAARVERSLAG) 2

Voorwoord **4**

De Waddenfondsorganisatie **5**

Nieuw dagelijks bestuur pleit voor opvolger Waddenfonds **6**

Onze opdracht: ecologie en economie in balans **11**

Dit was 2023 ..... **14**

De governance in het Waddengebied **21**

Beheer en Controle **23**

Systeem voor Monitoring en Evaluatie **27**

Afronding Waddenfonds **29**

Jaarcijfers **30**

Subsidieplafonds 2023 ..... **31**

Subsidieaanvragen 2023 ..... **32**

Verleende subsidies in 2023 ..... **34**

50/ 50 – verdeling Ecologie en economie **37**

Uitgelichte projecten **38**

1 PARAGRAFEN (JAARREKENING 2023) 42

Paragraaf 1 Bedrijfsvoeringskosten **42**

Paragraaf 2 Financiering **44**

Paragraaf 3 Weerstandsvermogen en risicobeheersing **45**

Paragraaf 4 Onderhoud kapitaalgoederen **47**

Paragraaf 5 Grondbeleid **47**

Paragraaf 6 Lokale Heffingen **47**

Paragraaf 7 Verbonden partijen **47**

2. JAARREKENING 48

2.1 Balans per 31 december 2023 48

2.2 Overzicht van baten en lasten in de jaarrekening over 2023 49

2.3. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling 49

2.4 Toelichting op de balans per 31 december 2023 51

2.5 Toelichting op het overzicht van baten en lasten over 2023 55

Publicatie wet normering topinkomens 57

3. OVERIGE GEGEVENS 58

3.1 Resultaatbestemming 58

4. RECHTMATIGHEIDSVERANTWOORDING 59

BIJLAGE 1: VERLEENDE SUBSIDIES 60

Voorwoord

Een bijzonder jaar was 2023. In het tweede halfjaar werd ik voorzitter van het Waddenfonds. Ik vind het een eer om te mogen bijdragen aan het behoud en versterken van dit bijzondere gebied. Niet voor niets is de Waddenzee Unesco-werelderfgoed en van groot belang voor zoveel vogels en vissen. Ik vind het mooi dat er veel prachtige projecten zijn die door zoveel verschillende en altijd bevlogen organisaties worden uitgevoerd.

Het eerste halfjaar werden er besluiten genomen door het “oude” bestuur onder leiding van voorzitter Cees Loggen uit Noord-Holland. Er is onder andere bijna € 5 miljoen beschikbaar gesteld voor de volgende fase van onderzoek naar Blue Energie op de Afsluitdijk. Hierbij wordt energie opgewekt door zoet en zout water met elkaar te laten botsen. Zeven zogenaamde thematische projecten hebben in totaal meer dan € 5 miljoen subsidie gekregen. Dit zijn projecten waar maximaal € 1 miljoen subsidie voor beschikbaar is. Waaronder bijvoorbeeld de vernieuwing van het bezoekerscentrum op Vlieland waarbij de historie van de Wadden beter belicht kan worden. Een ander voorbeeld is een project op Terschelling waarbij van “wei”, een restproduct van kaasmaken, nieuwe streekproducten worden gemaakt. Deze wei eindige voorheen in de natuur.

De jaarlijkse toogdag vond op 26 juni plaats in Den Helder op Willemsoord. Deze locatie heeft met Waddenfonds middelen een duurzame economische impuls gekregen. De dag had als thema “Energiek Waddengebied”. En dat was te ervaren door een mooi interactief programma in aanwezigheid van de ministers van IenW, EzK en LNV, een mooie projectenmarkt en excursies naar o.a. Texel en locaties waar vogels kunnen broeden.

Met het volledig nieuwe bestuur, dat rond de zomer startte, zijn we met enthousiasme van start gegaan. We mochten meteen forse besluiten nemen over vogelprojecten die meer ruimte geven aan de Waddenvogels en beter onderzoek mogelijk maken. Door subsidie te verstrekken van meer dan € 5 miljoen wordt er voor meer dan € 20 miljoen in de natuur van het Waddengebied geïnvesteerd en dat blijft hard nodig.

Als nieuw bestuur hebben we aan vijf thematische projecten voor meer dan € 3 miljoen subsidie verleend. Eén van deze projecten zet in op een herstel van kenmerkende planten, stinzenflora, van het Waddengebied. Goed voor de natuur en voor het toerisme. We hebben een start gemaakt om te kijken hoe we onderwaternatuur kunnen herstellen zodat de Waddenzee, zoals vaker doen we dat met meerdere organisaties samen.

Het afgelopen jaar was nog een jaar waarin we de effecten van Covid-19 en de oorlog in Oekraïne merkten. Een aantal projecten hebben door deze omstandigheden extra middelen ontvangen vanwege prijsstijgingen. En er zijn een aantal projecten hierdoor vertraagd. Als bestuur hebben we besloten om hier in 2023 nog soepel mee om te gaan.

Het Waddenfonds verstrekt ook subsidie aan kleinenere projecten. Een mooi voorbeeld hiervan is het Erfgoedfestival op het voormalig Waddeneiland Wieringen. Met dit project worden oude verhalen over de eilandtijd van Wieringen levend gehouden en de verhalen van de verandering tot vasteland vast te leggen. Een kleinschalig project dat inzet op het betrekken van vrijwilligers voor erfgoed-gerelateerde organisaties, die via dit project kennis maken met dat verleden.

In 2023 hebben we het gesprek gevoerd over de toekomst van het Waddenfonds, hier gaan we in 2024 verder mee. Want tot en met 2026 krijgen we geld van het Rijk om projecten mogelijk te maken en de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds loopt tot 2028. We zien dat het Waddengebied nog lang niet af is. We zijn dan ook blij dat er gekeken wordt wat de financiële opgave is voor het Waddengebied de jaren na het Waddenfonds. Er worden volop nieuwe plannen gemaakt zoals in de Gebiedsagenda voor de Wadden 2050.

Het was een bijzonder jaar waarin het Waddenfonds aan veel projecten subsidie heeft verleend. Een jaar waarin veel aanvragers een bijdrage hebben geleverd aan de ontwikkeling van de natuur en duurzame economie van ons mooie Waddengebied en daar gaan we mee door!

Rosan Kocken

De Waddenfondsorganisatie

Algemeen en dagelijks bestuur

Het Waddenfonds is een Gemeenschappelijker Regeling van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen en wordt bestuurd door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit negen leden, drie per provincie. Drie leden uit het algemeen bestuur vormen ook het dagelijks bestuur. Dat zijn in de praktijk de drie gedeputeerden, die in hun eigen provincie het Waddenfonds in portefeuille hebben. Het dagelijks bestuur kent subsidies toe en stuurt de uitvoeringsorganisatie van het fonds aan.

In 2023 waren er Statenverkiezingen. Na de coalitieakkoorden zijn de nieuwe leden van het algemeen en dagelijks bestuur aangewezen. Hieronder is een overzicht van de bestuursleden per zomer 2023:

R. (Rosan) Kocken

lid algemeen en dagelijks bestuur (voorzitter), gedeputeerde provincie Noord-Holland

H.E. (Henk) Emmens

lid algemeen en dagelijks bestuur, gedeputeerde provincie Groningen

M. (Matthijs) de Vries

lid algemeen en dagelijks bestuur, gedeputeerde provincie Fryslân

N. (Nick) Roosendaal

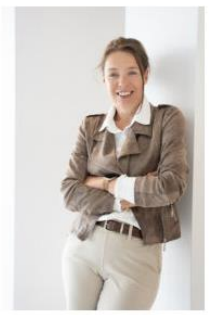
lid algemeen bestuur, statenlid provincie Noord-Holland

G.L.J. (Gert-Jan) Leerink

lid algemeen bestuur, statenlid provincie Noord-Holland

H.J. (Johan) Hamster

lid algemeen bestuur, gedeputeerde provincie Groningen



S. (Susan) Top

lid algemeen bestuur, gedeputeerde provincie Groningen

E. (Eke) Folkerts

lid algemeen bestuur, gedeputeerde provincie Fryslân

R.F. (Friso) Douwstra

lid algemeen bestuur, gedeputeerde provincie Fryslân

Nieuw dagelijks bestuur pleit voor opvolger Waddenfonds

Het Waddenfonds kreeg het afgelopen jaar na de Provinciale Statenverkiezingen een volledig nieuw dagelijks bestuur. Sinds de zomer zijn dat Rosan Kocken van GroenLinks voor Noord-Holland, Matthijs de Vries van de ChristenUnie voor Fryslân en Henk Emmens namens de BBB voor Groningen. Het nieuwe dagelijks bestuur staat voor grote uitdagingen. Welk prioriteiten zijn er? En komt er een opvolger van het Waddenfonds dat in 2027 ophoudt te bestaan?

Voorzitter Rosan Kocken en de twee DB-leden Matthijs de Vries en Henk Emmens zijn inmiddels warmgedraaid en kijken vooruit nu het nieuwe jaar zich aankondigt.

R. (Rosan) Kocken

lid algemeen en dagelijks bestuur (voorzitter), gedeputeerde provincie Noord-Holland

H.E. (Henk) Emmens

lid algemeen en dagelijks bestuur, gedeputeerde provincie Groningen

M. (Matthijs) de Vries

lid algemeen en dagelijks bestuur, gedeputeerde provincie Fryslân

-Waar gaat u zich voor inzetten als nieuw bestuurslid van het Waddenfonds?

Matthijs de Vries: De Waddenzee is Unesco Werelderfgoed. De bescherming van de natuur is dus van groot belang. Maar ik vind ook dat de jonge generatie een toekomst moet hebben in het gebied. De jongerencafés die het Waddenfonds afgelopen jaar heeft georganiseerd, laten dat ook zien. Jongeren willen graag in het gebied blijven of zich vestigen, maar dan moet de leefbaarheid wel op peil zijn. Dat vind ik een mooie uitdaging.

Henk Emmens: Jazeker, we moeten streven naar een blijvende gezonde balans tussen ecologie en economie in het Waddengebied. Daarnaast wil ik me ook inzetten voor een overzichtelijke bestuurlijke en ambtelijke structuur voor alle partijen die de Wadden een warm hart toe dragen.

-Welke vraagstukken in de regio zijn volgens u voor de komende jaren het meest urgent?

Rosan Kocken: Het Waddengebied staat voor vele uitdagingen. We hebben grote ambities langs de kust van Noord-Holland, Fryslân en Groningen. Ik wil die ambities graag terugzien in concrete projecten die we kunnen subsidiëren. Daar moeten we niet te lang mee wachten.

Matthijs de Vries: Dat zijn er drie, naar mijn idee. Het gaat dan om natuurbescherming versus economische ontwikkeling. Hoe zorgen we ervoor dat we deze ogenschijnlijke tegenpolen zo goed mogelijk bedienen? Andere vraagstukken zijn de zeespiegelstijging en de verzilting in de landbouw.

-Het Waddenfonds houdt over vier jaar op te bestaan. Kunnen de noordelijke kustprovincies daarna zonder een soortgelijk fonds?

Henk Emmens: De ontwikkeling van het Waddengebied kan nooit afhankelijk zijn van één fonds. Zonder Waddenfonds moeten we creatiever zijn in het vinden van budgetten en fondsen en wellicht ook scherper prioriteren. Ik denk overigens dat er voldoende bewijslast is verzameld de afgelopen jaren om wel door te gaan met het Waddenfonds.

Rosan Kocken: Het is goed dat we als bestuur nu al nadenken over een vervolg in de vorm van een Kustfonds. De gaswinning lijkt vooralsnog ook na 2026 door te gaan. Het is daarom logisch om na te denken wat een passend vervolg is op het Waddenfonds als financiële compensatie voor het Waddengebied.

Matthijs de Vries: Ik pleit voor een nieuw fonds, dat kan niet anders. Het Waddenfonds heeft veel teweeggebracht in het Waddengebied, gezorgd voor een nieuwe dynamiek en veel meer samenwerking. Er zijn projecten mogelijk gemaakt, die anders nooit van de grond waren gekomen. Je kunt natuurlijk bespreken hoeveel geld zo'n nieuw fonds zou moeten krijgen. Maar voor mij staat wel vast, dat we in het Waddengebied niet zonder kunnen. Het is niet alleen het geld dat nodig is; het Waddenfonds brengt ook mensen aan tafel, laat ze samenwerken. Daar gaat een enorme stimulerende kracht vanuit.

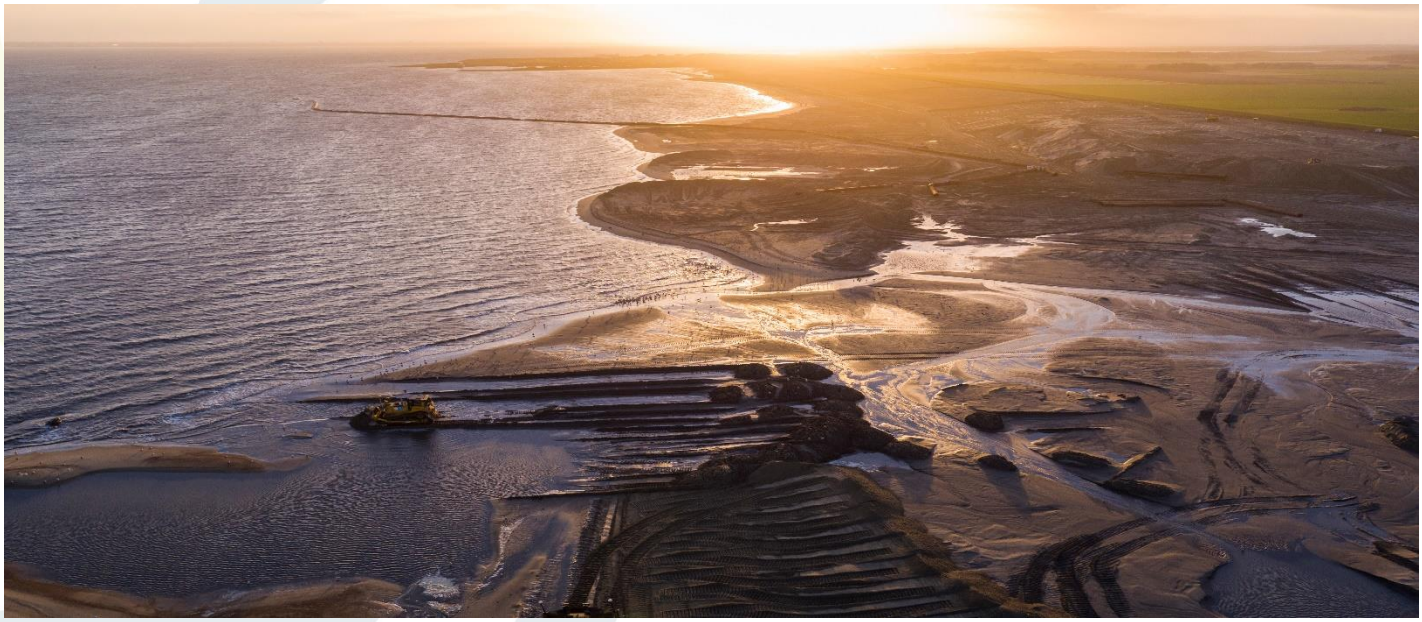
-Met GroenLinks, BBB en ChristenUnie zitten politiek niet de meest natuurlijke partners met elkaar in het dagelijks bestuur van het Waddenfonds. Hoe ziet u deze samenwerking?

Rosan Kocken: Onze samenwerking is nog pril. Maar ik heb er alle vertrouwen in dat we de komende jaren tot mooie resultaten gaan komen.

Henk Emmens: Juist om de balans te vinden in het Waddengebied is deze diversiteit in het dagelijks bestuur heel handig. We moeten goed in gesprek met elkaar om de lijnen te zoeken waar we elkaar kunnen vinden voor een gezonde Waddenzee!

Matthijs de Vries: De eerste maanden ging het goed. Als we meer de diepte ingaan, zullen we het misschien niet altijd meteen eens zijn. Maar dat is niet erg, een beetje dynamiek moet er zijn.

We zitten hier toch vooral als bestuurder, namens alle partijen, om zo goed mogelijk de belangen van het Waddengebied te dienen.



Uitvoeringsorganisatie

Om het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur van het Waddenfonds te ondersteunen, is sinds 2012 een kleine uitvoeringsorganisatie actief. Die bestaat uit een secretaris-directeur, een plaatsvervangend directeur, programmaregisseurs en medewerkers die ondersteuning bieden.

Gerben Huisman

secretaris-directeur

Geert Boesjes

programmaregisseur voor Duurzame visserij / plaatsvervangend directeur

Ciska Hiemstra - Bolman

organisatie- en projectassistent

Jelske Leemeijer

organisatie- en projectassistent

Geiske Zijlstra

organisatie- en projectassistent

Hans van Hilten

programmaregisseur voor Natuur, Verduurzaming energiehuishouding

Martine Kriesels

programmaregisseur voor Duurzame recreatie en toerisme en Budget Lokale Innovaties (BLI)

Allard Steenstra

programmaregisseur voor Duurzame Waddenhavens en Duurzame Landbouw

Sarah Verroen

programmaregisseur voor Werelderfgoed, cultuur & landschap

Celine Bloem

(junior) programmaregisseur voor Water, bodem, licht en geluid

De subsidiespecialisten van het Waddenfonds huren we in van de afdeling subsidies van de provincie Fryslân. Onder Beheer en Controle is daar meer over te lezen. Voor alle andere ondersteunende diensten huren we ook menskracht van de provincie Fryslân in. Dit zijn onze medewerkers bij de beheerorganisatie van het Waddenfonds:

Gerda Roelofsen

Jeroen van Dongen

Dirk van der Meij

Ingrid Postma

Renze Schootstra

Wilte de Haan

Maarten van den Akker

Sabine van der Heijden

Yen Tran

Ellenice Nagel

Jennieke Algra-Stoelwinder

Anneke Kornelis

Arend Smits

Commissie Kwaliteitstoetsing Waddenfonds

Het algemeen bestuur van het Waddenfonds heeft een onafhankelijke adviescommissie ingesteld, die het bestuur gevraagd en ongevraagd adviseert over:

- Het ontwerp-uitvoeringskader, het ontwerp-uitvoeringsprogramma en het conceptjaarverslag;
- De monitoring en periodieke evaluatie van het beheer van het Waddenfonds en de besteding van middelen;
- Alle voorkomende zaken die van belang worden geacht voor een goed functioneren van het fonds, zowel gevraagd als ongevraagd.

De adviezen die de commissie heeft uitgebracht zijn te raadplegen op onze website www.waddenfonds.nl.

De commissie bestaat uit deskundigen op het terrein van economie, ecologie, energie, toerisme, landschap en cultuurhistorie, bestuurlijke en bedrijfsmatige processen en controlling & accountancy.

De samenstelling van de commissie is in 2023 onveranderd.

Drs. F.C. (Francine) Giskes

Voormalig voorzitter en Lid van de Algemene Rekenkamer, voormalig burgemeester van Texel en voormalig lid van de Tweede Kamer voor D66.

M. (Mariëtte) Pennarts-Pouw

Wethouder in Woerden. Oud-gedeputeerde bij de provincie Utrecht en voorheen werkzaam als regiohoofd bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Mr. K. (Kees) Lankester

Afgestudeerd als marien bioloog aan de Universiteit van Amsterdam, gespecialiseerd in walvisvaart en visserij. Ruim 25 jaar actief in de internationale natuurbescherming, adviseur voor duurzame visserij en natuurbehoud in zee.

Drs. M. (Marjolein) Quené MBA

Historicus en bedrijfskundige. Werkte bij een energiemaatschappij en bij de Sociale Verzekeringsbank. Nu o.a. actief als bestuurslid bij een waterschap en als auteur.

Drs. H.R. (Roelof) Balk

Econoom, publiek-private financiering en fondsen. Werkte bij het Ministerie van Financiën en was directeur van het Nationaal Groenfonds en van Fondsenbeheer Nederland. Nu o.a. geassocieerd adviseur Slim Financieren bij Lysias Advies.

Adviescommissie rechtsbescherming Waddenfonds

Voor de advisering over de behandeling van bezwaarschriften en klachten heeft het algemeen bestuur de onafhankelijke adviescommissie rechtsbescherming Waddenfonds ingesteld. De voorzitter en leden maken geen deel uit van of zijn niet werkzaam bij een bestuursorgaan van het openbaar lichaam Waddenfonds.

Algemene verordening gegevensbescherming

Het Waddenfonds verwerkt persoonsgegevens. Die gegevens zijn vooral nodig om onze publieke taken uit te kunnen voeren. Vanzelfsprekend wordt hier uiterst zorgvuldig mee omgegaan. Het dagelijks bestuur heeft een functionaris gegevensbescherming aangesteld, die toezicht houdt op de verwerking. Ook houdt het Waddenfonds een Register van verwerkingsactiviteiten bij. In onze Privacyverklaring, die is te raadplegen op de website, is omschreven hoe het Waddenfonds omgaat met de verwerking van persoonsgegevens.

Onze opdracht: ecologie en economie in balans

Het Waddenfonds is in 2006 door het Rijk opgericht voor de financiering van extra investeringen in het Waddengebied, gericht op bescherming van de natuur, het behoud van het unieke open landschap en een duurzame economische ontwikkeling van het gebied. En is sinds 2012 een Gemeenschappelijke Regeling van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen. Dit is vastgelegd in het bestuursakkoord decentralisatie Waddenfonds. Het fonds investeert in initiatieven en projecten die zowel de ecologie als de duurzame economische ontwikkeling van het Waddengebied versterken. De middelen voor de realisatie worden evenredig verdeeld over ecologie en economie Projecten van ondernemers, verenigingen, stichtingen en overheidsorganisaties kunnen in aanmerking komen voor een bijdrage van het Waddenfonds. Aanvragers hebben de keuze uit drie subsidiestromen. Het Waddenfonds steunt op die manier kleine initiatieven met een korte doorlooptijd, maar ook grote projecten waar soms meerdere jaren aan gewerkt wordt.

In de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds zijn de vier hoofddoelen opgenomen. Ieder project dat subsidie krijgt, draagt bij aan minstens één van deze doelen en brengt een ander nooit in gevaar.

A. Vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied.
B. Verminderen of wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee.
C. Een duurzame economische ontwikkeling in het Waddengebied, gericht op een substantiële transitie naar een duurzame energiehuishouding in het Waddengebied en de daaraan direct aangrenzende gebieden.
D. Het ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding voor het Waddengebied.

Drie subsidiestromen:

1. **Het Budget Lokale Innovaties** (BLI) is een laagdrempelige regeling gericht op initiatieven uit lokale gemeenschappen die aansluiten op bestaande programma's voor leefbaarheids- en plattelandsontwikkeling. Kleinschalige en vernieuwende initiatieven die bijdragen aan de vitaliteit en de duurzaamheid van lokale gemeenschappen kunnen zo mogelijk gemaakt worden en geven daarmee invulling aan Hoofdoel C. Per project kan maximaal € 50.000,- subsidie worden aangevraagd.
2. **Thematische openstelling** voor activiteiten die draaien om een van onze acht thema's: 1. Natuur; 2. Werelderfgoed, cultuurhistorie en landschapsontwikkeling; 3. Bodem, water, licht en geluid; 4. Duurzame recreatie en duurzaam toerisme; 5. Verduurzaming energiehuishouding; 6. Duurzame Waddenhavens; 7. Duurzame visserij; 8. Duurzame agrarische sector.
   Om onszelf en onze aanvragers scherp te houden maken we aan de hand van acht concrete thema's van onze Thematische openstelling duidelijk waar onze prioriteiten liggen. Per project kan maximaal €1.000.000,- subsidie worden aangevraagd.
3. **Majeure projecten**. In 2016 is het Investeringskader Waddengebied door Provinciale Staten van Noord-Holland, Fryslân en Groningen vastgesteld. Met het Investeringskader Waddengebied willen de provincies majeure opgaven realiseren. Dit zijn grote projecten die zich over meerdere jaren uitstrekken en een bijdrage leveren aan het realiseren van de hoofddoelen van het Waddenfonds. Het voortraject van de majeure projecten verloopt via het Investeringskader Waddengebied. Daar worden zes majeure opgaven onderscheiden: 1. Vitale kust en Afsluitdijk; 2. Waddenzee; 3. Versterken en vermarkten Werelderfgoed; 4. Havenontwikkeling en natuurverbetering; 5. Eilanden op eigen Kracht; 6. Eems-Dollard gebied in balans.
   Wanneer het voortraject via het Investeringskader Waddengebied is doorlopen, kan het Waddenfonds één van de potentiële subsidieverstrekkers zijn. In dat geval kan een subsidieaanvraag bij het Waddenfonds ingediend worden.

Onderstaande **tabel** geeft op hoofdlijnen inzicht in Majeur, Thematisch en BLI op basis van een aantal projectaspecten. Alhoewel de tabel indicatief is, zal hiermee voor het overgrote deel van de projectideeën voldoende duidelijk zijn welk spoor van toepassing is. Bij twijfelgevallen kan een gesprek met een programmaregisseur van het Waddenfonds of contactpersoon bij de betreffende provincie hierover duidelijkheid geven.

Aspect	Majeur	Thematisch	BLI
Inhoud	Passend binnen het IKW en de hoofddoelen van het WF	Passend binnen de hoofddoelen van het WF en de gespecificeerde doelstellingen	Passend binnen de hoofddoelen van het WF en de kaders van BLI
Concreetheid	Activiteitenplan voor de gehele projectperiode, financiering voor de eerste 2 jaar en een globale begroting voor het tweede deel	Projectperiode concreet	Projectperiode concreet
Eisen overige financiering	Inspanning op reservering voor gehele projectperiode. Sluitende financiering minimaal eerste twee jaar. *	Zicht op sluitend financieringsplan*	Zicht op sluitend financieringsplan*
Traject	Via IKW, na akkoord van de Stuurgroep, indiening bij het Waddenfonds	Via programmaregisseur Waddenfonds	Via lokale subsidieloketten[1], na akkoord van hen, indiening bij het Waddenfonds
Uitvoeringsperiode**	5 jaar	3-5 jaar	3 jaar
Waddenfondsbijdrage absoluut	Minimaal € 500.000,-	Wordt bepaald door het dagelijks bestuur, zij stelt het plafond per regeling vast.	Maximaal € 50.000,-
Waddenfondsbijdrage relatief***	Gemiddeld 50% van de subsidiabele kosten	Maximaal 90% van subsidiabele kosten	Maximaal 50% van de subsidiabele kosten

* Met sluitend financieringsplan wordt bedoeld dat aanvrager voor het gehele overige bedrag aan financiering (buiten de gevraagde Waddenfondssubsidie) bewijzen van beschikbaarheid (cofinancieringsbewijzen) of officiële aanvragen (overige subsidieaanvragen) kan overleggen c.q. dat hier minimaal zicht op is. Hieruit moet blijken dat een sluitende financiering aannemelijk is binnen een vastgestelde periode na het indienen van de aanvraag. Het Waddenfonds kan aanvullende voorwaarden aan een subsidie koppelen, als de financiering op het moment van verlening niet geheel is gedekt.
** Bij de bepaling van de uitvoeringsperiode geldt dat bij de aanvraag aannemelijk moet worden gemaakt dat die uitvoeringstermijn haalbaar is, en voorzien moet zijn van een risicoanalyse en beheersmaatregelen.
*** Bij projecten ter invulling van majeure opgaven betreft de bijdrage vanuit het Waddenfonds maximaal 50% van de subsidiabele kosten. Daarbij gelden voor verschillende onderdelen verschillende maximale subsidiepercentages. Uitgangspunt is dat pilots en projecten die bijdragen aan ecologische projecten en innovatieve pilots maximaal 65% subsidie krijgen en economische projecten maximaal 35%. De staatssteunkaders bepalen het uiteindelijke maximaal toe te kennen bedrag binnen deze grenzen. Bij thematische subsidieregelingen kan het maximumpercentage per openstelling en activiteit verschillen. Dit is echter nooit hoger dan 90% van de subsidiabele kosten.

Een aantal aanvragen kunnen we niet honoreren. De redenen verschillen: vaak draagt een plan niet voldoende bij aan de hoofddoelen van het Waddenfonds. Maar ook het ontbreken van cofinanciering of wanneer een project niet past binnen provinciaal beleid van de drie Waddenprovincies zijn redenen voor afwijzing. Een project mag in zijn geheel geen afbreuk doen aan de natuur in het Waddengebied.

[1] Lokale subsidieloketten zijn loketten van de provincies waar inwoners (initiatieven) provinciale subsidies (leefbaarheid en Leader) kunnen aanvragen. Deze subsidieloketten doen de eerste advisering op aanvragen binnen de subsidieregeling BLI. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de kennis en kunde van medewerkers van lokale loketten over lokale aspecten. Verder hebben de loketten de mogelijkheid om breder te adviseren omdat zij meerdere subsidiestromen behartigen waarmee synergie wordt bevorderd.

Duurzame Kennishuishouding:

Voor onze vierde doelstelling ***"Het ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding ten aanzien van het Waddengebied"*** heeft het Waddenfonds de afgelopen jaren gewerkt aan het borgen van een duurzame kennishuishouding.

Waddenacademie

Dit heeft zijn uitwerking gekregen in de Agenda voor het Waddengebied 2050. Hierin is opgenomen dat de duurzame kennishuishouding een verantwoordelijkheid is van het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (BOW).De Waddenacademie heeft hiervoor een meerjarig operationeel plan ontwikkeld (MOP). In 2022 is het MOP vastgesteld met een meerjarige financiering van € 1.1 mln. tot en met 2026. Het Waddenfonds voorziet in deze financiering.

Het kan voorkomen dat het Waddenfonds de Waddenacademie om advies vraagt over subsidieaanvragen. Dit betreft dan projecten met een onderzoeks/kenniscomponent In 2023 heeft het Waddenfonds dat in vijf gevallen gedaan.

NWO programma - Onderzoek impact mens op Waddengebied

In 2020 heeft het Waddenfonds een voorstel bij het NWO – Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk onderzoek - ingediend voor een trilateraal onderzoeksprogramma naar de Waddenzee, voor uitvoering door NWO in het kader van de Nationale Wetenschapsagenda. Het Waddenfonds heeft in 2021 besloten een financiële bijdrage van € 500.000,- te leveren aan dit programma.

Tijdens de 14e Trilaterale Regeringsconferentie in Wilhelmshaven (29-30 november 2022) hebben Duitsland en Nederland besloten het onderzoeksprogramma in 2023 open te willen stellen.

De NWO heeft in 2022 een oproep opengesteld tot het indienen van voorstellen met als doel interdisciplinaire, internationale onderzoeksprojecten te financieren die kennis versterken over de impact van door de mens veroorzaakte druk (vooral die welke verband houdt met de drievoudige ecologische crisis van klimaatverandering, snelle door de mens veroorzaakte veranderingen in de biodiversiteit en vervuiling), op het Waddenzee-ecosysteem en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor sociaal-economische aspecten van lokale gemeenschappen.

De uitkomst van dit onderzoek moet bijdragen aan concepten en concrete handelingsopties voor effectieve en duurzame bescherming en beheer van de Waddenzee. Het onderzoek moet worden ontwikkeld in nauwe samenwerking met belanghebbenden. In het voorjaar van 2024 wordt bekendgemaakt welke voorstellen worden gehonoreerd. In 2023 is € 300.000,- uitgekeerd aan het NWO programma.

Conform afspraak, kan NWO maximaal 9 procent van dit beschikbare budget besteden aan uitvoeringslasten. Het definitieve bedrag van de uitvoeringskosten zal in mindering worden gebracht van de subsidiebedrag in de call for proposals.

Dit was 2023

Met de eindstreep op 1 januari 2028 in zicht, timmerde het Waddenfonds ook in 2023 volop aan de weg met bijeenkomsten, nieuwsbrieven en perscontacten. Aandacht ging verder uit naar verbetering van de website, helder taalgebruik in brieven en gebruiksvriendelijke formulieren.

Toogdag
Samen met het Omgevingsberaad Waddengebied organiseerde het Waddenfonds op 26 juni de Toogdag met als thema “Energiek Waddengebied”, ditmaal in Theater De Kampanje in het Noord-Hollandse Den Helder.

Met ruim 250 bestuurders, politici, ondernemers en belangenorganisaties voor onder andere natuur, visserij, toerisme en landbouw werden actuele vraagstukken in het Waddengebied besproken en projecten bezocht. Op de projectenmarkt presenteerden zich bedrijven en organisaties met innovaties uit de Waddenregio.

De ministers Christianne van der Wal (Natuur en Stikstof), Mark Harbers (Infrastructuur en Waterstaat) en Rob Jetten (Klimaat) woonden de Toogdag bij. Ze bezochten ’s middags een vernieuwend woningproject op de nieuwe zeedijk van Den Helder en gingen aansluitend naar de Balgzandpolder voor een verhaal over de broedresultaten van wadvogels.

Aan de keuze voor het thema Energiek Waddengebied lag ten grondslag dat de Agenda van de Wadden 2050 veel projecten en programma’s bevat die de komende decennia tijd, kennis en aandacht vragen.

Tijdens het congres ging het ook over de vraag wat daarvoor dan nodig is. Het leidde tot een mooi resultaat: het Rijk kondigde een onderzoek aan naar de financieringsmogelijkheden voor alle ambities en plannen voor het Waddengebied.

Minister Jetten: ‘Dat we hier met z’n drieën zijn, geeft aan hoe belangrijk Den Haag het Waddengebied vindt.

Direct na de zomervakantie is gestart met de voorbereidingen voor de volgende Toogdag op 1 juli 2024 in Friesland. Met de betrokken ministeries wordt nagedacht over een geschikt thema.

Informatiebijeenkomsten

In februari is op vijf locaties in Noord-Holland, Fryslân en Groningen voorlichting gegeven over de nieuwe subsidieregelingen STUW'23 en Budget Lokale Innovaties. Voor beide kon met ingang van 1 maart een aanvraag worden ingediend. Bij elkaar kwamen er zo'n 180 belangstellenden op af.
De reacties waren positief. De sessies werden in een enquête als informatief, helder en laagdrempelig bestempeld. Ze verstrekten duidelijkheid over subsidiemogelijkheden en werkten stimulerend. Het plenaire deel van het programma, met een workshop Subsidie Aanvragen, kreeg het rapportcijfer 8,3.

De tienminutengesprekken, waarin kandidaat-aanvragers projectideeën met vertegenwoordigers van het Waddenfonds konden bespreken, vielen met het cijfer 8,6 nog beter in de smaak. Programmaregisseurs volgden naderhand de ontwikkelingen van ingebrachte kansrijke ideeën en dachten mee waar dat nodig en gewenst was om tot een aanvraag te komen.

In aanvulling op deze live-sessies was er vanuit het Huis voor de Wadden op dinsdag 26 september een digitale voorlichting over STUW'23 en BLI. Daarvoor werden ook ambtenaren uitgenodigd uit de noordelijke kustgemeenten met de Wadden in portefeuille. Ruim vijftig geïnteresseerden luisterden en keken mee. De bijeenkomst is integraal terug te zien via de website onder Waddenfonds.tv.

Eilandbezoeken

Samen met Streekwurk en in navolging van een geslaagd soortgelijk rondje in 2022, zijn er op de Friese Waddeneilanden informatiebijeenkomsten gehouden over de subsidiemogelijkheden van beide fondsen. Ondanks de bescheiden opkomst en dito projectopbrengst bestempelden alle partijen de bezoeken als functioneel. Alleen al het persoonlijke contact werd gewaardeerd. Kortom: de eilandbezoeken zijn goed om jaarlijks te organiseren.

Provinciale Staten

Na de verkiezingen in maart veranderde de samenstelling van Provinciale Staten in Noord-Holland, Fryslân en Groningen. Samen met het Investeringskader Waddengebied (IKW) bood het Waddenfonds de statenleden een inwerkprogramma aan. Voor elke provincie afzonderlijk lichtte het fonds toe hoe het werkt, waar het geld naartoe gaat en welke projecten in de regio ermee worden gerealiseerd. Er werden bezoeken gebracht aan diverse projecten.

De statenleden van Noord-Holland werden ontvangen op Texel. Ze bezochten onder andere Museum Kaap Skil - met De Jurk en Het Scheepswrak - en Stichting Blauwe Polder. De Friese vertegenwoordigers gingen naar Harlingen, maakten een vaartocht over het Wad en kregen bij terugkomst een rondleiding in het nabijgelegen Hegewiersterfjild, een belangrijk broedgebied voor wad- en weidevogels. De volksvertegenwoordigers van Groningen werden verwelkomd op de werf Next Generation Shipyards in Lauwersoog, werden al wandelend bijgepraat over de havenontwikkelingen, bezochten het in aanbouw zijnde Wereld Erfgoed centrum en voeren naar Schiermonnikoog.

Klankbordgroep

In 2020 leverde de evaluatie van het Waddenfonds de aanbeveling op voor regelmatige afstemming met het werkveld. Dat resulteerde vorig jaar in de oprichting van de klankbordgroep, met daarin vertegenwoordigd aanvragers en organisaties in het Waddengebied. Zij adviseren twee keer per jaar over bijvoorbeeld werkwijze van het fonds en ontwikkelingen in het werkingsgebied. In de vergadering van februari werd onder andere de aanbeveling gedaan op de sites van Waddenfonds en IKW de aanvraagprocedure te verhelderen.
De bijeenkomst in november is onder andere benut voor evaluatie van de rol van de klankbordgroep. 'Zitten de goede mensen (nog) aan tafel, komen de juiste onderwerpen aan bod en worden de beoogde doelen bereikt.' Afgesproken is dat de klankbordgroep jaarlijks een nieuwe samenstelling krijgt, waarbij minimaal twee leden aanblijven. De vergaderfrequentie blijft gehandhaafd op twee keer per jaar.

Werkconferenties

Terugdringing plastics in het Waddengebied

Het Waddenfonds heeft in maart de werkconferentie 'Terugdring plastics in het Waddengebied' georganiseerd en zo een aanzet gegeven tot vermindering van plastics op het land en in het water. Vertegenwoordigers van verschillende organisaties, van de eilanden en de vaste wal, bogen zich in werkgroepen over vormgeving van een plan van aanpak. Er is creatief en constructief nagedacht over het structureren van opruimacties, preventie en reductie van het gebruik van plastics, het ontwikkelen van alternatieven en het aanpakken en monitoren van de brontoevoer van plastics. Na de conferentie is aan de slag gegaan met het ontwikkelen van een majeure aanvraag bij het Waddenfonds en IKW. Deze zal in de eerste helft van 2024 worden ingediend..
De conferentie volgde op een opdracht van Waddenfonds en Investeringskader Waddengebied (IKW) aan de Waddenacademie voor verkenning van de plasticproblematiek in het gebied.

Natuurherstel in voor visserij gesloten gebieden

Begin 2023 is op initiatief van het Waddenfonds en in samenspraak met de Waddenvereniging gestart met een verkenning naar de mogelijkheden van een project Natuurherstel in gesloten gebieden, met de intentie tot een concreet programma- en liefst ook een aanvraag - te komen. In het voorjaar van 2024 organiseert het Waddenfonds een bijeenkomst met veel partijen voor bepaling van de benodigde kaders.

Elektronisch loket Budget Lokale Innovaties

In 2022 startte een pilot met een e-Loket voor gebruiksvriendelijker digitaal aanvragen van subsidies uit het Budget Lokale Innovaties. Hiervoor is aangehaakt bij het bestaande digitale loket van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN).
De nieuwe werkwijze voldoet goed, bleek uit een gezamenlijke evaluatie door gebruikers en beheerders. Het e-Loket is gebruiksvriendelijk. Zowel aanvragers als gebruikers kunnen gemakkelijk de behandelingsstatus van een project volgen, het aantal te verrichten handelingen is verminderd en informatie wordt overzichtelijk weergegeven. Kortom: de pilot wordt vervolgd.

Website

Waddenfonds.nl wordt geregeld getoetst op en aangepast aan actualiteit en gebruiksvriendelijkheid. In het najaar kreeg de site wederom een opfrisbeurt, de zoekfunctie werd geoptimaliseerd en de webversie op mobiele telefoons verbeterde. Maandelijks komen er zo'n duizend bezoekers langs.

In vervolg op een periodiek onderzoek in 2022 is in het verslagjaar de toegankelijkheid voor mensen met een beperking aangepast. Zo is de website nu helemaal te gebruiken zonder muis en zijn foto's voorzien van speciale tags zodat ze 'voorgelezen' kunnen worden aan bezoekers met een visuele beperking. Hoewel de site om praktische redenen niet geheel drempelvrij gemaakt is, werd in juli de B-status verkregen. Hij voldoet daarmee aan de wettelijke eisen. De afgegeven Toegankelijkheidsverklaring is terug te vinden onderaan op de homepage.

Voor Waddenfonds.tv zijn in 2023 zes filmpjes over Waddenfondsprojecten geproduceerd.

Pers en publiciteit

Na vergaderingen van het dagelijks bestuur worden gewoonlijk nieuwsbrieven verstuurd, met in de digitale kolommen aandacht voor bijzondere projecten, bijeenkomsten en activiteiten in allerlei vormen en maten, variërend van berichtgeving over een feestelijke opening tot een interview met een nieuwe bestuurder. De nieuwsbrief telt ruim negenhonderd abonnees en verscheen in 2023 zes keer.

Er werden tweeëntwintig persberichten naar regionale media verzonden, vooral over projecten die met financiële steun van het Waddenfonds worden uitgevoerd. Deze acties genereerden ruim aandacht op diverse podia, variërend van regionale omroepen tot regionale dag- en weekbladen.

In vier persgesprekken op passende locaties stond subsidietoekenning aan grote en kleine bijzondere projecten centraal. Journalisten van kranten en tv kregen een korte presentatie over het Waddenfonds, daarna lichtten betrokken projecteigenaren de plannen toe en konden er vragen worden gesteld.
Deze bijeenkomsten lonen de moeite. Het persoonlijk contact met vertegenwoordigers van de pers werkt positief. En, de verkregen publiciteit past in het streven naar transparantie en naamsbekendheid van zowel aanvragers als het Waddenfonds.

Social media

Voor de informatiebijeenkomsten in februari over de subsidieregelingen STUW'23 en BLI werd met succes reclametijd op Facebook ingekocht. Ruim 44.000 mensen zagen de trailer voorbijkomen. Het hele jaar door werden LinkedIn en X veelvuldig gebruikt voor kennis- en berichtgeving over Waddenfondsactiviteiten.

Startgesprekken

Voor een antwoord op de vraag 'hoe nu verder', is het gebruikelijk na toekenning van thematische (STUW) of majeure (IKW) subsidies, aanvragers uit te nodigen voor een startgesprek met de betrokken programmaregisseur en subsidieadviseur. De gang van zaken wordt toegelicht en procedures uitgelegd en verklaard. In 2023 waren er veertien van zulke gesprekken.

Uit en thuis

Aan public relations gebeurde ook het nodige. Programmaregisseurs spraken niet alleen met individuele potentiële aanvragers. Ze gingen ook geregeld op pad voor presentaties over doelstellingen, subsidiemogelijkheden en -voorwaarden van het Waddenfonds. Onder andere deden ze dat voor leden van de Economic Board Noord-Nederland en de NOM.

De provincie Groningen organiseert jaarlijks een Fondsendag waar mensen terecht kunnen voor informatie over verschillende subsidiefondsen. Daar was het Waddenfonds eveneens vertegenwoordigd.

Het omgekeerde gebeurde ook, zoals met een presentatie aan Waddenfondsmedewerkers over het Fiks Omgevingsfonds, dat geld beschikbaar stelt voor projecten langs een gedeelte van de Friese IJsselmeerkust. Dankzij de opgedane kennis kan waar zinvol naar Fiks worden doorverwezen.

Een Noorse delegatie uit het UNESCO Werelderfgoedgebied Vegaøjan kwam naar het Huis voor de Wadden om te horen hoe het Waddenfonds investeert in de economie en ecologie in het Nederlandse Waddengebied. Directeur Gerben Huisman vertelde over de ontstaansgeschiedenis van het fonds, de werking en over een aantal projecten.

Interne communicatie

Het Waddenfonds heeft geen eigen podium voor interne communicatie. Het is te klein voor een eigen intranet. Voor algemene informatieverstrekking wordt meegelift op Binnenspegel, het intranet van de provincie Fryslân. Specifieke Waddenfondsonderwerpen, zowel zakelijke als persoonlijke, worden iedere donderdag in het werkoverleg gedeeld en besproken. Hier zijn ook de subsidiespecialisten van de afdeling Beheer vertegenwoordigd.

Ontwikkelbudget

Het ontwikkelbudget is bedoeld om ontwikkelingen in brede zin te financieren. Hiervoor is € 300.000,- op jaarbasis geraamd.

Vanaf 2023 is € 100.000 van dit budget begroot voor communicatie, zo is in 2023 de jaarlijkse Toogdag gefinancierd. Ook de introductie voor nieuwe Statenleden en kennisateliers zijn hieruit betaald.

Vanuit het ontwikkelbudget heeft het programma Wad gaat om (plastic vrij) middelen gekregen om het programma vorm te geven. Dit programma is erop gericht om plastic in het Waddengebied op te ruimen en te voorkomen. In 2023 zijn er ook middelen uitgegeven aan de Jongerenbetrokkenheid en een opdracht aan TNO om onderzoek te doen naar energie uit water.

Jongerenbetrokkenheid

In 2022 heeft het dagelijks bestuur besloten om meer in te zetten op jongerenbetrokkenheid en daar ook budget voor beschikbaar te stellen vanuit het ontwikkelbudget. Het Waddenfonds heeft in 2023 intensief ingezet op dit thema, door het organiseren en faciliteren van activiteiten voor en door jongeren.

Het fonds heeft bijgedragen aan de Tienskip Waddendag op 10 mei 2023. Tienskip is een organisatie die jongeren van middelbare schoolleeftijd en democratie dichter bij elkaar brengt door het organiseren van bijeenkomsten waarin jongeren aan de slag gaan met hun gemeenschapsvragen. Tijdens deze Waddendag kwamen jongeren van verschillende middelbare scholen op de eilanden naar Leeuwarden. Onder begeleiding van experts gingen ze aan de slag met het formuleren van mogelijke oplossingen voor problemen die zij in hun omgeving ervaren.

Op Ameland ondersteunde het Waddenfonds de Waddencampus, een netwerkplatform dat Amelanders, onderwijs- en kennisinstellingen, studenten, ondernemers/bedrijven, organisaties en overheden met elkaar verbindt om samen tot slimme(re) oplossingen te komen voor actuele vraagstukken. Er is gewerkt aan een plan om de Waddencampus ook op de andere eilanden en mogelijk ook op de vaste wal uit te rollen. .

Vanaf 2023 werken het Waddenfonds en het IKW samen met Van Hall Larenstein waarbij er regelmatig gesprekken worden gevoerd over mogelijkheden voor wederzijdse verrijking. Deze gesprekken zijn gericht op het uitwisselen van ideeën voor excursies, casussen en gastcolleges. Ook hebben studenten van Van Hall Larenstein gereflecteerd op het Uitvoeringsprogramma en worden via Van Hall activiteiten met betrekking tot jongeren en de Wadden verspreid onder de doelgroep. Daarnaast liepen twee studenten stage in het Huis voor de Wadden. Deze snuffelstagiairs hebben tien weken lang meegelopen met het Waddenfonds, de Waddenacademie, het OBW, de Beheerautoriteit en UNESCO Werelderfgoed. De directeur-secretaris van het Waddenfonds is lid van de Werkveld Advies Commissie van de opleiding Kust- en Zeemanagement.
Al deze verschillende activiteiten hebben mede als doel studenten kennis te laten maken met het Waddengebied als toekomstig werkplek.

Er is gewerkt aan het opzetten en faciliteren van een Jongerennetwerk Wadden, voor studenten, jonge ondernemers en starters die binding hebben met het Waddengebied. Deze jongeren, variërend in aantal, kwamen meerdere keren bijeen in het Huis voor de Wadden om te verkennen welke mogelijkheden een jongerennetwerk biedt. Het Waddenfonds heeft hier samen met de Waddenacademie faciliterend in opgetreden.

In het voorjaar van 2023 heeft het Waddenfonds bijgedragen aan het mogelijk maken van een Waddenweekend voor jongeren die betrokken zijn bij het Waddengebied, het vervolg op de in 2022 gehouden Waddenmars. Het weekend van 23 tot en met 26 juni stond in het teken van de landbouwtransitie en ontwikkelingen op toeristisch gebied. Deelnemers, deels jongeren die betrokken waren bij de Waddenmars en deels nieuwe deelnemers afkomstig uit het hiervoor genoemde Jongerennetwerk Wadden, hebben zich van vrijdag tot en met zondag op Terschelling beziggehouden met deze thematiek. Zij organiseerden zelf ontmoetingen en sessies met ondernemers en professionals op het eiland en onderzochten welke rol jongeren kunnen spelen in de transities en (beleids)ontwikkelingen.

In september 2023 hebben het Waddenfonds, de Waddenacademie en de Landschapstriënnale samen met jongeren Waddencafés georganiseerd in Den Helder, Leeuwarden, Holwerd en Warffum. In deze cafés gingen (lokale) jongeren met elkaar in gesprek over thema's als leefbaarheid, havens, agrotoerisme en klimaatverandering (de toekomst van de dijk). De avonden werden geleid door gastheer Wilbert van de Kamp en resultaten zijn teruggekoppeld op het symposium van de Waddenacademie op 29 september 2023, waarbij vooral de wens voor experimenteerruimte tijdens elk café terug kwam.

Met name het opzetten van een Jongerennetwerk bracht de nodige uitdagingen mee, omdat de doelgroep bij uitstek flexibel (beschikbaar) is. De inzet van studenten en jonge ondernemers is afhankelijk van studielast, stages, afstuderen, bereikbaarheid en piekmomenten in onderwijs en werk. Na de studietijd is hun verbondenheid met het Wad afhankelijk van werkgelegenheid en beschikbaarheid van (starters)woningen in het Waddengebied. Het vormen van een consistent en duurzaam netwerk is dan ook lastiger gebleken dan beoogd. Desondanks is de wens voor betrokkenheid van, en reflectie door jongeren onverminderd. Er wordt voor 2024 dan ook gekeken naar het model van een jongerenraad, in samenwerking met het Omgevingsberaad Waddengebied, wat minder informeel en vrijblijvend is maar wel toegevoegde waarde biedt.

In 2024 is de ambitie om blijvend in te zetten op jongerenbetrokkenheid door onder meer het faciliteren van activiteiten zoals een Waddenweekend en projectdagen.

Onderzoek Energie uit Water

Het Waddenfonds heeft in december 2022 aan TNO opdracht gegeven voor het onderzoek “het potentieel van Energie uit Water in en rondom het Waddengebied”. Het onderzoek is in december 2023 afgerond. Het doel hiervan is om te ‘valideren’ of de claims van zes technieken dat ze substantieel kunnen bijdragen aan de doelen van het Waddenfonds voor energie uit water klopt en om beter te kunnen beoordelen of het Waddenfonds naast de drie pilotprojecten die al gesubsidieerd worden voor het doelbereik meer technieken zou moeten ondersteunen. De doelen van het Waddenfonds waar deze technieken aan kunnen bijdragen zijn volgens het Uitvoeringsprogramma:

1. 20 tot 40% van het elektriciteitsverbruik van huishoudens zelf te produceren in het Waddengebied – Groningen, Friesland en de kop van Noord-Holland

2. De Waddeneilanden op jaarbasis geheel zelfvoorzienend in hun eigen elektriciteitsbehoefte in 2026.

Het onderzoek is begeleid door een klankbordgroep met daarin de zes onderzochte technieken, de RES-deskundigen van de Waddenprovincies en de financiers van het onderzoek (naast het Waddenfonds zijn dat Invest.NL, Provincie Groningen, Provincie Fryslan; gemeente Texel; gemeente Hollandse Kroon; gemeente Den Helder; Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord).

Het Waddenfonds heeft opdracht gegeven tot dit onderzoek omdat vanwege de te behouden kernwaarden waaronder de grootschalige openheid van het landschap inzetten op alleen zon- en windenergie in het Waddengebied onvoldoende mogelijk is. Daarom is er behoefte aan aanvullende duurzame opwekbronnen. De technieken die energie opwekken uit zeewater zijn daar een veelbelovend voorbeeld van en goed inpasbaar in het Waddenlandschap.

Uit het onderzoek kunnen we concluderen dat er potentieel ruim voldoende duurzame energie uit water geproduceerd kan worden om rond 2030 voor 82% in de behoefte van de elektriciteitsvraag van de Waddeneilanden te voorzien en voor 8% in de behoefte van het kustgebied. TNO stelt vast dat de technieken werken en dat hun aannames valide zijn en dat er voldoende potentiële ruimte is om het benodigde geïnstalleerde vermogen op de Waddenzee en in de Noordzeekustzone te plaatsen.

De governance in het Waddengebied

Het Waddengebied wordt net als de rest van Nederland bestuurd door de overheden: gemeenten, provincies en het rijk. Ook de Waddenzee is dus ingedeeld bij provincies en gemeenten. Om ervoor te zorgen dat er een duidelijk en samenhangend beleid voor de Waddenzee wordt gevoerd, werken de waddenoverheden veel samen.

Beheerautoriteit

De Beheerautoriteit Waddenzee is door de ministers van LNV en IenW samen met de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen opgericht. Doel van de Beheerautoriteit is om te komen tot een beter samenhangend en afgestemd beheer van het UNESCO Werelderfgoed Waddenzee op het gebied van natuur-, vis- en waterbeheer. De focus ligt op het versterken van de samenwerking tussen alle betrokken partijen. Er wordt samen met de beheerders een integraal beheerplan opgesteld en uitgevoerd.

Het Bestuurlijk Overleg Waddengebied

In het Bestuurlijk Overleg Wadden (BOW) zijn het Rijk, de drie provincies, kust- en eilandgemeenten en waterschappen bestuurlijk vertegenwoordigd, plus de voorzitter van het Omgevingsberaad. Het overleg is gericht op strategische besluitvorming over het beleid voor het Waddengebied. De voorzitter is de minister van Infrastructuur en Waterstaat als coördinerend bewindspersoon voor de Wadden.

Het Omgevingsberaad Waddengebied

Het Omgevingsberaad is een platform waar gestructureerd discussies over het Waddengebied kunnen worden geïnitieerd en gevoerd en waar ook informatie uitgewisseld kan worden. Deelnemers zijn gebruikers, maatschappelijke organisaties en de Waddenacademie. Rijk, provincies en andere overheden zijn geen lid, maar participeren wel als toehoorder in het Omgevingsberaad. Daar bespreken en toetsen ze beleidsvoorstellen. Daarmee is in de fase van beleidsontwikkeling en -toetsing een goede samenwerking tussen stakeholders en overheden verzekerd. Het beraad maakt integraal onderdeel uit van de beleidsomgeving en kan in die hoedanigheid ook thema's agenderen in het Bestuurlijk Overleg Waddengebied. De commissaris van de Koning van Fryslân is in zijn functie als rijksheer, voorzitter van het Omgevingsberaad en vicevoorzitter van het Bestuurlijk Overleg Waddengebied.

Agenda voor het Waddengebied 2050

In 2021 is de gezamenlijk ontwikkelde Agenda voor het Waddengebied 2050 vastgesteld. Het doel van deze Agenda is om als gezamenlijke overheden en maatschappelijke partijen het Waddengebied - ook in de toekomst - veilig, vitaal en veerkrachtig te houden. De Agenda voor het Waddengebied 2050 bundelt bestaande ambities, doelen en strategieën van Rijk en regio, scherpt deze aan waar dat kan en benoemt de belangrijkste opgaven en bijbehorende dilemma's die door nieuwe ontwikkelingen op het Waddengebied afkomen. Waar mogelijk bevat de Agenda ook nieuwe beleidskeuzes. Begin 2023 is het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026 vastgesteld. Het Uitvoeringsprogramma is adaptief en wordt elke 2 à 3 jaar bijgesteld.

Financiering Gebiedsagenda

Op dit moment loopt er een onderzoek op welke wijze de opgaven voortkomend uit de Agenda voor het Waddengebied 2050 gedekt en bekostigd kunnen worden. Er wordt onderzocht hoe de verschillende partijen hun verantwoordelijkheden zien op basis waarvan ze (financieel) bijdragen aan de Agenda. Ook wordt onderzocht wat de potentiële dekkingsbronnen zijn voor de opgaven in het Waddengebied en welke financieringsvorm het beste past bij de verdeling van de te onderscheiden verantwoordelijkheden en andere financiële relaties en de looptijd hiervan.

Integraal Beleidskader Natuur Waddenzee
Het Rijk werkt op dit moment aan een Integraal Beleidskader Natuur Waddenzee. Als onderdeel hiervan wordt er nu gewerkt aan in beeld brengen van de huidige staat van de natuur op systeemniveau door de Waddenacademie. Dit wordt in het voorjaar 2024 opgeleverd. . Het Bestuurlijk Overleg Waddengebied wordt hierin betrokken. Naar verwachting wordt het beleidskader in 2025 vastgesteld.

Relatie met het Waddenfonds
Voor het uitvoeren van programma's en projecten is de Agenda voor het Waddengebied 2050 voor het Waddenfonds mede richtinggevend. De provincies zijn vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg Waddengebied en nemen besluiten over de Agenda voor het Waddengebied 2050 en het uitvoeringsprogramma 2021-2026. Op deze manier zijn de doelen van het Waddenfonds en de Agenda met elkaar verweven. In het Uitvoeringsprogramma van de Agenda worden ook koppelingen gelegd met projecten die het Waddenfonds mogelijk maakt, zoals het programma Green Shipping. Het Waddenfonds kan als financier optreden voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma als dat past binnen het Uitvoeringskader van het Waddenfonds.

Beheer en Controle

Vanaf het moment dat het bestuur besluit subsidie te verlenen tot dat een project definitief wordt vastgesteld en de subsidie wordt uitbetaald, bevindt een project zich in de beheerfase. In deze fase dient de aanvrager te rapporteren over de voortgang van een project. Met uitzondering van projecten binnen de regeling BLI is de eindbegunstigde verplicht één keer per jaar een voortgangsrapportage in te dienen. Voor projecten met een hoog risico bestaat de mogelijkheid een verplichting op te nemen om twee keer per jaar te rapporteren.

Onze subsidiespecialisten hebben een actieve rol in de voorlichtingstrajecten voorafgaand aan nieuwe aanvraagrondes en openstellingen. Ze geven uitleg over diverse subsidie technische en projectmatige onderwerpen en schuiven aan bij voorlichtingsgesprekken met programmaregisseurs om nationale en Europese regelgeving nader toe te lichten.

In de beheerfase kan de eindbegunstigde een voorschot aanvragen of een wijzigingsverzoek indienen. Er wordt maximaal 80% van het subsidiebedrag uitgekeerd in de vorm van voorschotten. Voordat een aanvrager een nieuw voorschotverzoek indient, moet het voorgaande voorschot worden verantwoord op basis van gerealiseerde kosten. Aanvrager dient wijzigingen in het project tijdig te melden bij het Waddenfonds door middel van een wijzigingsverzoek. Deze wijzigingen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op veranderingen in de looptijd van het project, de projectorganisatie, verschuivingen in de begroting of wijzigingen in de directe resultaten van een project (de output). Omdat het Waddenfonds subsidie verstrekt aan complexe en langdurige projecten, waarbij niet alles kan worden voorzien, worden er regelmatig wijzigingsverzoeken ingediend.

Wijzigingsverzoeken worden beoordeeld op basis van twee hoofdvoorwaarden:

1. De mate waarin de subsidieontvanger wijzigingen had kunnen of moeten voorzien;

2. De mate waarin de subsidieontvanger daar invloed op uit kan oefenen.

Onze subsidiespecialisten proberen de uitvoeringsrisico's vooral vroegtijdig te herkennen. Dit wordt gedaan door actief contact te zoeken en te houden met de subsidieontvangers. Er wordt gevraagd naar voortgangsrapportages, er worden voortgangs- en voorlichtingsgesprekken gevoerd en vragen beantwoord. Ook wordt geadviseerd over lopende zaken tijdens het project. Op die manier lukt het om de uitvoeringsrisico's en vooral financiële risico's voor het Waddenfonds beperkt te houden. Het komt voor dat er een subsidie naar beneden moet worden bijgesteld of zelfs moet worden ingetrokken. De directeur legt dit soort besluiten voor aan het dagelijks bestuur van het Waddenfonds.

In de onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in aantallen van de verschillende werkzaamheden bij de beheerorganisatie. Dit betreft naast verleningen en vaststellingen beheeractiviteiten tijdens de uitvoering van een subsidieproject. De informatie uit voortgangsrapportages, voorschotten en wijzigingen gebruikt het Waddenfonds voor het beheer van de projecten, zoals in de alinea hierboven beschreven. De informatie uit deze activiteiten kan leiden tot aanvullende activiteiten, zoals telefonisch contact of correspondentie per mail en in sommige gevallen voortgangsgesprekken of controles als de situatie daarom vraagt. Deze zijn weergegeven in de categorie 'Beheer en controle'. Hieronder vallen ook de controles die de beheerorganisatie steekproefsgewijs uitvoert op de projectresultaten en verplichtingen.

Categorie	Behandeld	BLI	Thematisch	Majeur
Verleningen *)	15	-	12	3
Voorschotten	51	2	35	14
Voortgangsrapportages	48	1	19	28
Wijzigingen	80	17	37	26
Beheer en controle	250	14	172	64
Vaststellingen	34	15	17	2
Afwijzingen	15	13	2	0
Totaal	493	62	294	137

*) De aanvragen in het kader van Budget Lokale Innovaties (BLI) worden meteen vastgesteld.

Wijzigingen in projecten 2023

Tijdens de uitvoering van de projecten kunnen wijzigingen ontstaan. Deze wijzigingen dient de aanvrager te melden aan het Waddenfonds. Voordat het formele wijzigingsverzoek wordt ingediend vinden er vaak al gesprekken plaats met de aanvrager. Hierdoor kan een aantal vragen over wijzigingen direct al worden beantwoord. Na formele indiening beoordeelt de beheerorganisatie deze wijzigingsverzoeken en neemt indien nodig contact op met de aanvrager voor aanvullende informatie. Ook schakelt beheer de programmaregisseur in als de wijziging ook een inhoudelijk aspect heeft.
Wijzigingen die betrekking hebben op de gesubsidieerde activiteiten of leiden tot subsidieverhoging worden vervolgens aan het dagelijks bestuur voorgelegd, waarna er een besluit wordt genomen. Overige wijzigingen kunnen onder mandaat van de directeur-secretaris worden afgehandeld. De aanvrager ontvangt vervolgens een wijzigingsbeschikking, waarin staat of het Waddenfonds akkoord gaat met het ingediende wijzigingsverzoek.

In 2023 heeft het Waddenfonds tachtig wijzigingsverzoeken afgehandeld. Hieronder wordt de verdeling tussen de typen projecten uiteengezet.

BLI	Thematisch	Majeur	Totaal
17	37	26	80

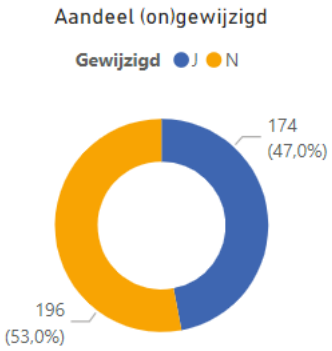
In onderstaande tabel zijn de wijzigingsverzoeken in 2023 gecategoriseerd. Eén wijzigingsverzoek behandelt soms meerdere wijzigingen.

Categorie	Behandeld
Verlenging projectperiode	37
termijn opschortende voorwaarde	6
Wijziging begroting/financiering	27
Wijziging output/inhoudelijke activiteiten	18
Wijzigingsverzoek gevolgen COVID-19	6
Wijziging projectpartner/penvoerder	3

De inhoud van de wijzigingsverzoeken is divers. Verzoeken om verlenging van de projectperiode komen veel voor. De aanvrager geeft bijvoorbeeld aan dat een project niet in de vooraf aangegeven periode kan worden uitgevoerd als gevolg van de coronamaatregelen. Dit betreft vooral het niet of te laat leveren van bouwmaterialen of het niet kunnen uitvoeren van bepaalde activiteiten als gevolg van de aanpak van corona. Daarnaast hebben we gezien in de wijzigingsverzoeken dat projecten kampen met hogere kosten, waarna inhoudelijk aanpassingen plaatsvinden, om de kosten binnen de begroting te houden.

Vanwege de complexe aard van veel projecten die het Waddenfonds subsidieert komt het geregeld voor dat tijdens de uitvoering ervan de looptijd moet worden verlengd. Onderstaande diagrammen maken dit inzichtelijk. Over het algemeen blijft de verlengde doorlooptijd minder dan 2 jaar. In enkele uitzonderlijke gevallen, waar een project bijvoorbeeld te maken krijgt met veel procedures, vergunningen en andere externe- of omgevingszaken is de doorlooptijd langer.

Totaal aantal zaken	370	100%
Aantal zaken met verlengde doorlooptijd	169	45,7%
Aantal zaken > 1 jaar verlengd	119	32,2%
Aantal zaken > 2 jaar verlengd	79	21,4%
Aantal zaken > 5 jaar verlengd	6	1,6%
Aantal zaken met verkorte doorlooptijd	5	1,4%
Aantal zaken < 2 jaar verlengd	291	78,6%



Covid-19 en oorlog Oekraïne wijzigingsverzoeken

Ook kregen we afgelopen jaar weer te maken met verzoeken voor extra Waddenfondssubsidie door kostenstijgingen als gevolg van de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne. Vooral de kosten van bouwmaterialen stegen fors. Normaliter is het Waddenfonds van mening dat gestegen kosten onder reguliere projectrisico's vallen, waarvoor aanvragers zelf een oplossing moeten vinden. Hier is echter sprake van een uitzonderlijke situatie en daarom heeft het Waddenfonds mits dit goed onderbouwd kon worden en andere financiers ook bijdragen, extra subsidie toegekend. Dit betrof drie thematische en drie majeure projecten.

Majeure projecten
Voor projecten die via het Investeringskader Waddengebied bij het Waddenfonds binnen komen zijn geen aparte subsidieregelingen en openstellingen. Het gaat hier in veel gevallen om grootschalige programma's met meerdere deelprojecten over meerdere jaren. Omdat het aanvragen betreft die (meerjarig) aan de begroting toegevoegd worden, legt het dagelijks bestuur een wijziging van de begroting voor aan het algemeen bestuur. Hierna kan het dagelijks bestuur definitief een besluit nemen over de subsidieverlening. Op deze wijze wordt dan voor een dergelijk project een reservering voor meerdere jaren opgenomen in de begroting.
In de begroting 2016 is geïntroduceerd dat het Waddenfonds een deel (2/3e deel à € 16,5 miljoen) van de jaarlijkse Rijksdotaties kan inzetten voor majeure projecten. Bij subsidies aan majeure projecten gaat het om grote bedragen, - vanaf € 500.000,-. In de financiële verordening is de basis gelegd om voor dergelijke projecten meerjarig begrotingsmiddelen te reserveren.

Na introductie van het Investeringskader en het stelsel waarmee projecten meerjarig gefinancierd kunnen worden, kan met het verstrekken van een subsidie aan een majeur project een beslag ontstaan op de ruimte van komende begrotingen. Dit kan het geschetste meerjarenperspectief voor de komende begrotingsjaren doen wijzigen. Als een intentie tot gevolg heeft dat er een beslag wordt gelegd op de begrotingsruimte van komende begrotingen wordt daarmee het 'vrij' beschikbaar budget voor subsidiethema's en -programma's in die komende jaren verlaagd.

De begroting bevat een specificatie met majeure projecten waarover sinds het begin van het Investeringskader Waddengebied besloten is en waarvoor nog steeds meerjarige begrotingsconsequenties gelden.

De consequentie van het meerjarig beschikken van middelen in begrotingen is dat dit doorwerkt in volgende begrotingsjaren, terwijl in de jaarcyclus elk jaar de begroting voor het daaropvolgende jaar voor zienswijze aan Provinciale Staten wordt voorgelegd en daaropvolgend door het algemeen bestuur wordt vastgesteld.

Werkateliers gebiedsprocessen

In 2023 heeft het Waddenfonds samen met het Investeringskader Waddengebied (IKW) ingezet op het versnellen en concretiseren van majeure projecten. De veronderstelling is dat majeure projecten een grote impact op het Waddengebied hebben en goed kunnen bijdragen aan het bereiken van de doelen van het Waddenfonds en IKW. Deze stap is gezet vanwege de eindigheid van het Waddenfonds en het IKW.

In de eerste helft van 2024 zijn met de gebiedsprocessen in het Waddengebied zogenaamde werkateliers georganiseerd. Deze gebiedsprocessen zijn Eemszijlen, Holwerd aan Zee, Het Fries programma Waddenkust, Harlingen en de Kop van Noord-Holland.

In deze werkateliers is samen met vertegenwoordigers van deze gebiedsprocessen verkend welke mogelijkheden er de komende jaren zijn voor projecten die bijdragen aan de Waddenfonds en IKW doelen.

Er zijn verschillen tussen de diverse gebiedsprocessen wat betreft aanpak, ambitie, draagvlak en concreetheid. Niet elk gebiedsproces bevindt zich in dezelfde fase van ontwikkeling. Dit betekent dat maatwerk nodig is om partijen te kunnen ondersteunen. Op basis van de werksessies is geconcludeerd dat het mogelijk is om te komen tot diverse concrete projectvoorstellen in de gebieden.

Vanuit het Waddenfonds en IKW worden de komende jaren de gebiedsprocessen zoveel mogelijk ondersteund. Dit kan door subsidie te verstrekken maar ook door bijvoorbeeld mee te onderzoeken waar andere financieringsmogelijkheden zijn, kennis beschikbaar te stellen, het verbinden van partijen of issues te agenderen bij bijvoorbeeld het Rijk.

In 2022 is er door het Waddenfonds en het Investeringskader Waddengebied gekeken naar de Algemene Reserve van € 25,7 miljoen, peildatum 2020, en de mogelijkheid om deze (deels) in te zetten voor majeure projecten. Het algemeen bestuur heeft - op basis van een voorstel vanuit het fonds en investeringskader Waddengebied - in december 2022 besloten om deze reserve nog niet te gaan verdelen over majeure, thematische en BLI-projecten. In 2023 is door middel van de werkateliers gebiedsprocessen en een prioriteringslijst de balans opgemaakt en een voorstel voorbereid om het bestuur en de staten in 2024 een besluit te kunnen laten nemen over de mogelijke verdeling van middelen.

Systeem voor Monitoring en Evaluatie

Het Waddenfonds heeft een Systeem voor Monitoring en Evaluatie (SME) ontwikkeld dat gaandeweg wordt uitgewerkt. Het systeem moet beter zicht geven in de mate waarin de gesubsidieerde projecten en programma's bijdragen aan de hoofdoelen van het Waddenfonds, dit betreft outcome (effect) monitoring. Naast outcome-monitoring door middel van de SME worden ook de projectresultaten (output) in kaart gebracht.

Het Waddenfonds verzoekt aanvragers van een subsidiestroom een aantal zaken in hun aanvraag duidelijk te maken:

- het beoogde resultaat van het project (output)
- de beoogde effecten van het project (outcome)
- aan welke (gespecificeerde) doelen het project bijdraagt
- in welke mate het project vervolgens aan deze doelen bijdraagt
- welke outcome indicatoren daarbij gebruikt moeten worden en wat het project kan bijdragen aan de richtinggevende streefwaarden voor de, voor het project relevante, outcome indicatoren

De SME wordt toegepast bij zowel thematische projecten als majeure projecten met een subsidie van het Waddenfonds vanaf € 125.000,-. Op deze manier voorkomen we dat de administratieve last voor kleinere projecten te groot wordt. Bij de toepassing van het systeem wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van gegevens die toegankelijk zijn via de Basismonitoring Wadden. Daarin worden alle monitoringgegevens zoveel mogelijk samengebracht en ontsloten. De Basismonitoring Wadden geeft informatie over de ontwikkelingen en trends in de Waddenzee en daarmee inzicht aan beheerders en gebruikers. Aanvullend daarop wordt er gebruik gemaakt van andere meetnetten met monitoringsdata die bijvoorbeeld beheerd worden door het Rijk of de provincies, maar die (nog) geen onderdeel zijn van de Basismonitoring.

Voorgaande jaren
In november 2020 heeft het dagelijks bestuur de beleidsregel Monitoring & Evaluatie Waddenfonds (BME) vastgesteld. In 2021 is er samen met het Investeringskader Waddengebied van de drie Waddenprovincies gewerkt aan het verder verbeteren van de outcome indicatorenset en het bepalen van bijbehorende richtinggevende streefwaarden. .

In 2022 zijn de gespecificeerde doelen opgenomen in de beleidsregel monitoring en zijn de outcome indicatoren met de daaraan verbonden streefwaarden opgenomen in het format van het projectplan. Het dagelijks bestuur heeft daarover in maart 2022 een besluit genomen. Dat heeft geleid tot een aparte pagina monitoring op de website van het Waddenfonds. Daarmee is geborgd dat in nieuwe aanvragen uitvoering wordt gegeven aan de beleidsregel BME.

In 2022 is gestart met het bepalen van de waarde van de outcome indicatoren in 2016 (de startdatum van het IKW) als 0-meting. Ook zijn tegelijkertijd de waarden van de outcome indicatoren per project bepaald op het moment dat de uitvoering daarvan is gestart. Dat wordt de ''vertrekwaarde'' genoemd, die kan worden gezien als de 0-meting van een betreffend project.

Vanaf juli 2022 is gestart met de uitvoering van de zogenaamde "inhaalslag" die erop is gericht om al lopende projecten te laten voldoen aan de BME. Omdat de SME een is systeem dat continu in beweging is, op basis van leren-door-doen en voortschrijdend inzicht, worden er gaandeweg aanpassingen gedaan. Deze aanpassingen aan de SME worden door middel van de 'inhaalslag' verwerkt voor deze projecten. De resultaten van deze eerste inhaalslag worden gebruikt in de uitvoering van een eerste proefevaluatie die beoogd is voor 2024. In de proefevaluatie zal de SME voor een beperkt aantal projecten worden getest. Het in 2022 ontwikkelde plan van aanpak van de proefevaluatie zal in samenspraak met de Waddenacademie en de provincies begin 2024 worden aangepast.

De SME in 2023
In 2023 is met uitbreiding van het team meer personele capaciteit vrijgemaakt voor het onderdeel monitoring. Er is afgelopen jaar onder andere gewerkt aan de inhaalslag, de analysedocumenten, er zijn voorbereidingen getroffen voor de proefevaluatie.

In 2023 is er verder gegaan met de uitvoer van de inhaalslag als voorbereiding op de proefevaluatie. Afgelopen jaar hebben deze eerste resultaten van de inhaalslag samen met de opgeleverde rapportage over de nul en vertrekwaarden van de outcome-indicatoren, geleid tot het inzicht dat de waarden van de indicatoren ook voor deskundigen erg moeilijk zijn te vinden. Het blijkt dat er vaak nog een bewerkingsslag nodig is van de ruwe data in de meetnetten om ze bruikbaar te maken voor toekomstige evaluaties van het Waddenfonds. Verder zijn met name de sociaal economische data vaak niet op het schaalniveau van het Waddengebied en als het gaat om het meten van de duurzaamheid van de economische sectoren zijn er vaak geen meetnetten ingericht voor de indicatoren die daarvoor onderdeel zijn van de SME. Dit leidt tot de vraag of de benodigde inspanningen om tot bruikbare data te komen wel in verhouding staat tot wat het Waddenfonds er uiteindelijk in het kader van toekomstige evaluaties mee zou kunnen. Het Waddenfonds beraadt zich wat deze bevindingen voor de verdere doorontwikkeling van de systematiek en de vraagstelling van de beoogde proefevaluatie in 2024 betekenen. De kwaliteitscommissie zal bij dat beraad worden betrokken.

In 2023 is door de provincies een start gemaakt met de opstelling van vier analysedocumenten voor de thema's duurzame energie, havens, toerisme en duurzame landbouw. In de analysedocumenten wordt per thema beschikbare en benodigde data vastgesteld. Deze analysedocumenten zijn nodig om de outcome indicatoren en de meetnetten die nodig zijn voor de uitvoering van de SME te kunnen bepalen. De rapportages voor de fases 1 en 2 zijn voor de vier genoemde analysedocumenten van de provincie afgerond. Vanwege de trage voortgang van de opstelling en afronding van de analysedocumenten en de afhankelijkheid van de SME van deze analysedocumenten heeft het Waddenfonds zowel aan de drie Waddenprovincies als het Rijk gevraagd om meer prioriteit, geld en capaciteit hiervoor vrij te maken. Op deze manier werkt het Waddenfonds er actief aan om de indicatoren voor hoofddoel A, B en C aan te vullen. De huidige indicatoren worden waar mogelijk voor meerdere doelen gebruikt. De indicatoren die door het afronden van de analysedocumenten zullen worden geformuleerd, zullen eveneens waar mogelijk voor meerdere doelen gebruikt worden. Daarnaast heeft het Waddenfonds de provincies verzocht om de actualisering van de Waddenbalans te financieren, die sinds 2019 niet meer bijgehouden werd.

Om te kunnen bepalen of subsidieaanvragen voldoen aan de SME is er geregeld en voortdurend specifieke kennis nodig. Daarvoor kan het Waddenfonds gebruik maken van de kennis van de Waddenacademie. De Waddenacademie heeft in 2023 op verzoek van het Waddenfonds over een drietal aanvragen advies uitgebracht. Het betreft de projecten Waakvogels, Wij en Wadvogels fase 2 en Onderzoek & Ontwikkeling Blue Energy Afsluitdijk. De aanpak van monitoring en evaluatie in samenwerking met de Basismonitoring Wadden en de inzet van de Waddenacademie maken de uitkomsten beschikbaar voor het te ontwikkelen kennisprogramma van de kennisregisseur. Hiermee wordt er invulling gegeven aan hoofddoel D van het Waddenfonds.

Verder is vanuit het Waddenfonds in 2022 en 2023 expertise ingebracht voor het plan van aanpak voor de monitoring van de Gebiedsagenda Wadden. De resultaten van monitoring en evaluatie kunnen voor de leden van het Omgevingsberaad als input dienen voor beleidsontwikkeling en/of beheer van het Waddengebied. Het Waddenfonds streeft ernaar dat de Gebiedsagenda waar mogelijk gebruik gaat maken van het evaluatie- en monitoringssysteem en aansluiting zoekt bij de SME.

Afronding Waddenfonds

Wanneer is het Waddenfonds klaar:

Inhoudelijk is de opdracht aan het Waddenfonds om een bijdrage te leveren aan de vier hoofddoelen voor het Waddengebied via het subsidiëren van projecten. De doelen voor het gebied zijn nog niet volledig bereikt als het Waddenfonds stopt. De hoofdredenen hiervoor zijn dat het Waddengebied nooit klaar zal zijn en dat de ambitie die geldt voor het Waddengebied vele malen groter is dan met de middelen van het Waddenfonds bereikt kunnen worden. De opgave om aan de doelen te werken blijft voor de betrokken overheden in het Waddengebied bestaan.

Het Waddenfonds is eindig. In 2026 wordt de laatste jaardotatie van € 28.878 miljoen van het Rijk ontvangen. In de Gemeenschappelijke Regeling staat dat de regeling eindigt op 1 januari 2028. Tot en met 2027 bestaat het Waddenfonds in volle omvang en moet (in beginsel) ook aan alle (wettelijke) verplichtingen die gelden voor het openbaar lichaam worden voldaan. Die einddatum lijkt nog ver weg, maar met projectsubsidies die pas na vijf jaar of langer kunnen worden vastgesteld, is het zaak om tijdig op een en ander te anticiperen. Vanuit dat perspectief is het afgelopen jaar een notitie opgesteld die aan de provincies vraagt hoe zij de samenwerking na 2027 zien. Op dit moment werken de provincies aan een startnotitie hoe zij invulling willen geven aan deze samenwerking. Deze invulling is mede bepalend voor het Waddenfonds en geeft richting hoe de afronding wordt uitgevoerd. Daarnaast wordt gewerkt aan een onderzoek naar financiering van de Agenda voor de Wadden 2050, dit kan gevolgen hebben voor afronding van de Waddenfonds organisatie. In 2024 zal met het dagelijks bestuur van het Waddenfonds verder gesproken worden over de afronding van het fonds.

Jaarcijfers

In hoofdstuk 2 is de jaarrekening over 2023 te vinden. Hiermee legt het bestuur van het Waddenfonds financiële verantwoording af over het gevoerde beleid. Voor een eerste indruk hierbij alvast een samenvatting van de meest relevante cijfers, de verkorte balans.

In het overzicht zijn de baten en lasten en het financieel resultaat opgenomen (raming en realisatie). Bij de realisatie over 2023 gaat het onder andere om de volgende posten, die in de Jaarrekening nader worden toegelicht:

Baten	
Decentralisatie-uitkering	28.878.000
Rente	6.530.799
	35.408.799
Lasten	
Beschikte subsidies (toegevoegd aan OP)	9.909.785
Saldo vrijval projecten	-4.216.623
Majeure projecten	8.442.005
Waardevermindering vorderingen	428.824
Kennishuishouding	1.388.476
Monitoring	8.746
Ontwikkelbudget	199.959
Organisatiekosten	2.346.578
	18.507.750
Saldo van baten en lasten	16.921.049
Onttrekking aan de algemene reserve	850.000
Onttrekking aan overloop bestemmingreserve	12.440.200
Onttrekking aan reserve Majeure projecten	30.927.800
Mutatie reserves naar Algemene reserve	-11.517.400
Mutatie reserves naar Majeure projecten	-41.146.840
Mutatie reserves naar overloop bestemmingsreserve	-6.321.600
Gerealiseerde resultaat	2.153.209

Subsidieplafonds 2023

Het dagelijks bestuur van het Waddenfonds stelde voor het jaar 2023 vier subsidieplafonds vast, zie tabel. Voor de financiering van de Kennishouding en het Investeringskader Waddengebied geldt een andere systematiek dan het vaststellen van een subsidieplafond; deze worden onder de tabel toegelicht.

Lopende en beschikbare budgetten 2023

	Regeling	Thema	Budget
	Subsidieregeling Budget Lokale Innovaties Waddenfonds 2022		€ 667.200
		Budget Lokale Innovaties	
	Subsidieregeling Budget Lokale Innovaties Waddenfonds 2023		€ 500.000
		Budget Lokale Innovaties	
	Subsidieregeling Thematische Uitvoering Waddenfonds 2022-01		€ 7.223.900
		Natuur	
		Werelderfgoed, cultuurhistorie en landschapsontwikkeling	
		Bodem, water, licht en geluid	
		Duurzame recreatie en duurzaam toerisme	
		Verduurzaming energiehuishouding	
		Duurzame waddenhavens	
		Duurzame visserij	
		Duurzame agrarische sector	
	Subsidieregeling Thematische Uitvoering Waddenfonds 2023-01		€ 8.000.000
		Natuur	
		Werelderfgoed, cultuurhistorie en landschapsontwikkeling	
		Bodem, water, licht en geluid	
		Duurzame recreatie en duurzaam toerisme	
		Verduurzaming energiehuishouding	
		Duurzame waddenhavens	
		Duurzame visserij	
		Duurzame agrarische sector	
		noot: in deze tabel zijn de regulier beschikbaar gestelde budgetten opgenomen. Overige budgetten zijn afzonderlijk in de jaarrekening opgenomen.	
Totaal			**€ 16.391.100**

Kennishuishouding

Voor de Kennishuishouding wordt geen aparte regeling opgesteld maar wordt gebruik gemaakt van een boekjaarsystematiek. Het beschikbare budget in 2023 is € 1.400.000,-.

Majeure projecten

Voor projecten die via het Investeringskader Waddengebied bij het Waddenfonds binnen komen zijn geen aparte subsidieregelingen en openstellingen. Het gaat hier in veel gevallen om grootschalige programma's met meerdere deelprojecten over meerdere jaren.

Omdat het aanvragen betreft die (meerjarig) aan de begroting toegevoegd worden, legt het dagelijks bestuur een wijziging van de begroting voor aan het algemeen bestuur. Hierna kan het dagelijks bestuur definitief een besluit nemen over de subsidieverlening.

Subsidieaanvragen 2023

Behandelde aanvragen in 2023

In 2023 heeft het Waddenfonds in totaal eenenzestig subsidieaanvragen behandeld. Daarvan zijn er negentwintig verleend.

Behandelde aanvragen	Totaal	BLI	Thematisch	Majeur
Toegekende aanvragen	29	14	12	3
Afgewezen na beoordeling	15	13	2	0
In behandeling	8	4	4	0
Ingetrokken aanvragen	9	6	3	0
Niet in behandeling genomen	0	0	0	0
Totaal	**61**	**37**	**21**	**3**

Er zijn drie majeure projecten ingediend, via het Investeringskader Waddengebied. Deze zijn alle drie toegekend.

Extra subsidie

Aan drie eerder verleende majeure projecten en drie thematische projecten is in 2023 een extra subsidie toegekend. Dit heeft o.a. te maken met de stijgende bouwkosten als gevolg van corona.

In bijlage 1 wordt elk project beschreven, dat in 2023 subsidie ontving. Bijlage 1 is onderverdeeld in vier hoofdstukken :

1) Verleningen Budget Lokale Innovaties
    a. Budget Lokale Innovaties 2022
    b. Budget Lokale Innovaties 2023
2) Verleningen Thematische subsidieregelingen
    1. Verleningen Thematische openstelling 2022-01
    2. Verleningen Thematische openstelling 2023-01
3) Duurzame kennishuishouding
4) Majeure projecten

Afgewezen subsidieverzoeken

In 2023 is ongeveer 25% van de aanvragen afgewezen. De meeste projecten die zijn afgewezen vielen onder de subsidieregeling Budget Lokale Innovaties. Voor deze regeling geldt dat aanvragen voornamelijk zijn afgewezen omdat het project niet Waddenspecifiek was. Soms bleek dat tijdens het beoordelingstraject geen zicht was op cofinanciering of dat de kans te klein was dat de benodigde vergunningen zouden worden verleend. Ook werden aanvragen afgewezen omdat ze niet bijdroegen aan de doelen of economisch niet haalbaar bleken.

Bezwaarschriften en informatieverzoeken

Het afgelopen jaar zijn er bij het Waddenfonds drie bezwaarschriften ingediend tegen een besluit over subsidieverlening. Er was nog één bezwaar in behandeling vanuit het vorige jaar.

Drie bezwaren hebben geleid tot een herzieningsbesluit en zijn daarna ingetrokken. Eén bezwaar is door de Adviescommissie bezwaar en beroep behandeld, dit heeft geleid tot een herzieningsbesluit. Na dit herzieningsbesluit is door de bezwaarmaker een beroepsprocedure gestart bij de rechtbank en is nog in behandeling.

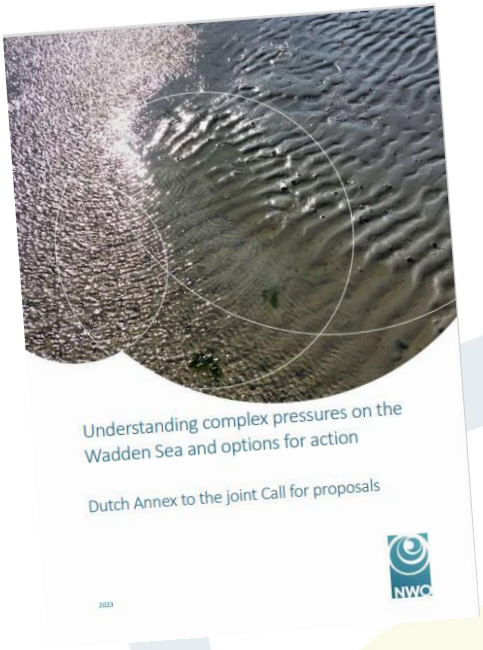
In 2023 is er één informatieverzoek in het kader van de Wet Open Overheid (WOO) ingediend en afgehandeld en zijn er geen klachten bij het Waddenfonds ingediend.

Duurzame Kennishuishouding

Waddenacademie

Een belangrijke doelstelling van het Waddenfonds is het ontwikkelen van kennis over het Waddengebied en het borgen ervan voor toekomstige generaties. In de vorm van een boekjaarsubsidie kreeg de Waddenacademie in 2023 € 1,1 miljoen voor de uitvoering van haar taken. De beschikking is gemaakt op basis van het Meerjarig Operationeel Plan, dat is goedgekeurd in het BOW van 8 december 2022. Het MOP vormt de basis voor het werkprogramma 2023 van de Waddenacademie

NWO programma - Onderzoek impact mens op Waddengebied



Het Waddenfonds heeft in 2021 besloten een financiële bijdrage ter grootte van € 500.000,- te doen aan dit thematische programma. In 2023 is hiervan € 300.000,- uitbetaald, hierin zijn de bijdragen van 2021 en 2022 verwerkt.

Verleende subsidies in 2023

Categorie	Aantal zaken	Waddenfonds bijdrage	Overige overheidsbijdrage	Private Bijdrage	Totale kosten WF	Totale investering*
BLI	14	€ 402.541	€ 908.506	€ 794.919	€ 2.105.966	€ 2.201.572
Thematisch	12	€ 9.169.126	€ 4.568.916	€ 6.538.622	€ 20.276.664	€ 29.957.931
IKW	3	€ 10.149.733	€ 21.290.241	€ 6.525.864	€ 37.965.838	€ 37.965.838
Totaal	**29**	**€ 19.721.400**	**€ 26.767.663**	**€ 13.859.405**	**€ 60.348.468**	**€ 70.125.341**

**) De "Totale investering" vraagt het Waddenfonds op bij de aanvraag en maakt geen onderdeel uit van de beoordeling van de subsidiabele kosten.*

Verleende subsidie BLI 2023

Per aanvraag is er maximaal € 50.000,- beschikbaar gesteld. Het dagelijks bestuur kent BLI-subsidies toe en neemt direct een besluit over de vaststelling. Subsidies in het kader van BLI worden volledig toegerekend aan duurzame economische ontwikkeling.

Uit het **Budget Lokale Innovatie (BLI) 2022** is in 2023 voor € 155.338,- aan zes projecten subsidie verleend. De projecten dragen op lokaal niveau bij aan de verduurzaming en leefbaarheid van het Waddengebied en daarmee aan een lokale duurzame economie.

Categorie	Aantal zaken	Waddenfonds bijdrage	Overige overheidsbijdrage	Private Bijdrage	Totale kosten WF	Totale investering*
BLI	6	€ 155.338	€ 146.309	€ 54.671	€ 356.318	€ 421.595
Totaal	**6**	**€ 155.338**	**€ 146.309**	**€ 54.671**	**€ 356.318**	**€ 421.595**

Uit het **Budget Lokale Innovatie (BLI) 2023 is** in 2023 voor € 247.203,- aan acht projecten subsidie verleend. De projecten dragen op lokaal niveau bij aan de verduurzaming en leefbaarheid van het Waddengebied en daarmee aan een lokale duurzame economie.

Categorie	Aantal zaken	Waddenfonds bijdrage	Overige overheidsbijdrage	Private Bijdrage	Totale kosten WF	Totale investering*
BLI	8	€ 247.203	€ 762.197	€ 740.248	€ 1.749.648	€ 1.779.977
Totaal	**8**	**€ 247.203**	**€ 762.197**	**€ 740.248**	**€ 1.749.648**	**€ 1.779.977**

Verleende subsidies: Subsidieregeling Thematische Uitvoering Waddenfonds 2022-01 en 2023-01

In januari 2022 is de Subsidieregeling Thematische Uitvoering Waddenfonds 2022/01 (Stuw'22) opengesteld. Het subsidieplafond voor de Stuw'22 bedroeg oorspronkelijk € 8 miljoen en is halverwege 2022 opgehoogd naar € 10 miljoen en in november naar € 12 miljoen. In 2023 waren er nog negen in behandeling waarover een besluit is genomen.

Categorie	Aantal zaken	Waddenfonds bijdrage	Overige overheidsbijdrage	Private Bijdrage	Totale kosten WF	Totale investering*
Thematisch	7	€ 5.929.186	€ 1.865.046	€ 5.415.022	€ 13.209.254	€ 19.690.964
Totaal	**7**	**€ 5.929.186**	**€ 1.865.046**	**€ 5.415.022**	**€ 13.209.254**	**€ 19.690.964**

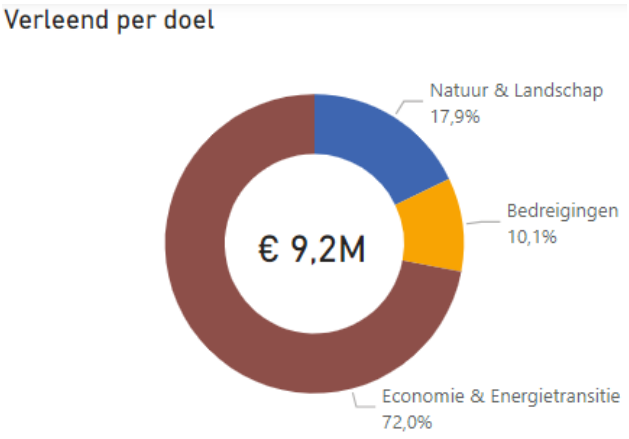
In maart 2023 is de Subsidieregeling Thematische Uitvoering Waddenfonds 2023/01 (Stuw'23) opengesteld. Het subsidieplafond voor de Stuw'23 bedroeg oorspronkelijk € 8 miljoen en is eind 2023 opgehoogd naar € 15 miljoen.

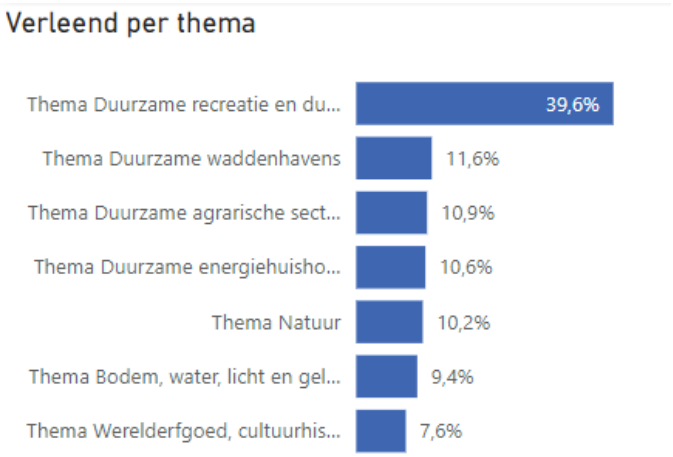
Categorie	Aantal zaken	Waddenfonds bijdrage	Overige overheidsbijdrage	Private Bijdrage	Totale kosten WF	Totale investering*
Thematisch	5	€ 3.239.940	€ 2.703.870	€ 1.123.600	€ 7.067.410	€ 10.266.967
Totaal	**5**	**€ 3.239.940**	**€ 2.703.870**	**€ 1.123.600**	**€ 7.067.410**	**€ 10.266.967**

Totale verleningen categorie thematische subsidieverleningen

Categorie	Aantal zaken	Waddenfonds bijdrage	Overige overheidsbijdrage	Private Bijdrage	Totale kosten WF	Totale investering*
Thematisch	12	€ 9.169.126	€ 4.568.916	€ 6.538.622	€ 20.276.664	€ 29.957.931
Totaal	**12**	**€ 9.169.126**	**€ 4.568.916**	**€ 6.538.622**	**€ 20.276.664**	**€ 29.957.931**

**) De "Totale investering" vraagt het Waddenfonds op bij de aanvraag en maakt geen onderdeel uit van de beoordeling van de subsidiabele kosten. Met de "Totale kosten WF" wordt bedoeld: de totale subsidiabele kosten voor de Waddenfonds-subsidie.*





<u>Wijzigingsverzoeken – ophoging van het reeds verleende subsidiebedrag</u>

Het dagelijks bestuur heeft ingestemd om de subsidies te verhogen voor een drietal thematische lopende projecten. Voor een drietal lopende majeure projecten hebben halgemeen en dagelijks bestuur een begrotingswijziging vastgesteld en daarna ingestemd om de subsidies te verhogen.

De redenen om projecten een aanvullende subsidie te verlenen zijn onder andere een stijging van de bouwkosten en meerkosten/ vertraging door Covid-19. Het algemeen en dagelijks bestuur heeft in maart 2022 een werkwijze vastgesteld hoe het Waddenfonds met deze wijzigingen omgaat.

Categorie	Aantal zaken	Oorspronkelijke Waddenfonds bijdrage	Aanvullende Waddenfonds bijdrage	Waddenfonds bijdrage	Totale kosten WF
IKW	3	€ 28.650.628	€ 9.860.037	€ 38.510.665	€ 104.729.302
Thematisch	3	€ 1.166.504	€ 338.118	€ 1.504.622	€ 2.406.273
Totaal	**6**	**€ 29.817.132**	**€ 10.198.155**	**€ 40.015.287**	**€ 107.135.575**

Verleende subsidies meerjarige grote projecten via het Investeringskader Waddengebied (IKW)

In 2023 zijn er door het algemeen en dagelijks bestuur van het Waddenfonds drie subsidies verleend aan nieuwe meerjarige, grote projecten van het Investeringskader Waddengebied.

Categorie	Aantal zaken	Waddenfonds bijdrage	Overige overheidsbijdrage	Private Bijdrage	Totale kosten WF	Totale investering*
IKW	3	€ 10.149.733	€ 21.290.241	€ 6.525.864	€ 37.965.838	€ 37.965.838
Totaal	**3**	**€ 10.149.733**	**€ 21.290.241**	**€ 6.525.864**	**€ 37.965.838**	**€ 37.965.838**

Projectnaam	Waddenfonds bijdrage	Overige overheidsbijdrage	Private Bijdrage	Totale kosten Waddenfonds	Totale investering*
Onderzoek & Ontwikkeling Blue Energy op de Afsluitdijk	€ 4.904.022	€ 2.990.000	€ 3.240.685	€ 11.134.707	€ 11.134.707
Wij en Wadvogels fase II	€ 3.000.000	€ 10.545.952	€ 3.285.179	€ 16.831.131	€ 16.831.131
Waakvogels	€ 2.245.711	€ 7.754.289	€ 0	€ 10.000.000	€ 10.000.000
	€ 10.149.733	**€ 21.290.241**	**€ 6.525.864**	**€ 37.965.838**	**€ 37.965.838**

Vastgestelde projecten in 2023

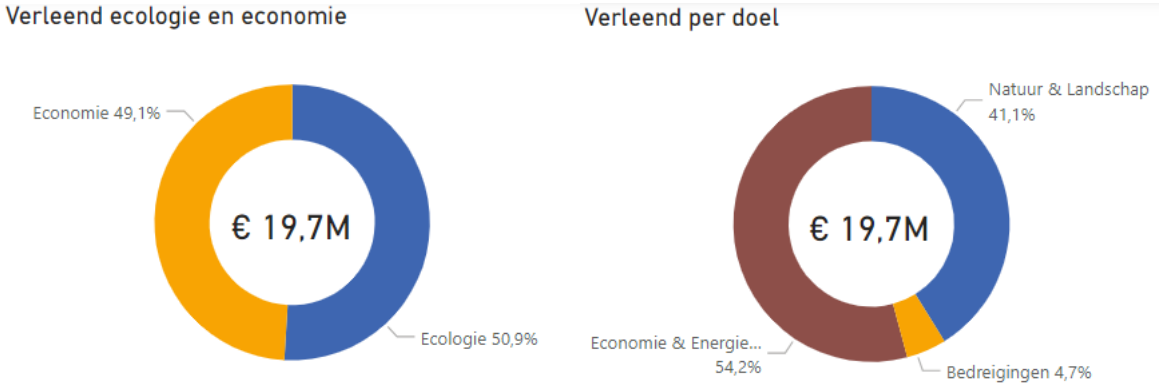
Aantal projecten	Subsidie Waddenfonds	Vastgestelde subsidie	Vrijval
34	€ 22.151.454	€ 13.532.703	€ 4.132.623

*Toelichting: De opgenomen vrijval betreft het bedrag uit **vastgestelde projecten in 2023** dat vrijvalt naar de algemene reserve van het Waddenfonds. Wanneer majeure projecten worden vastgesteld, valt de resterende subsidie vrij en wordt middels een begrotingswijziging toegevoegd aan de reserve majeure projecten.*

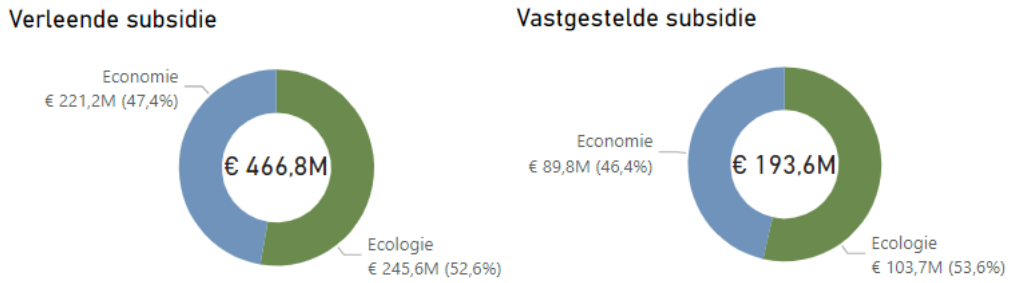
50/ 50 – verdeling Ecologie en economie

De Tweede Kamer heeft het Waddenfonds bij de oprichting een duidelijke opdracht meegegeven: aan het einde van de periode van het fonds moet er evenveel geld in duurzame economie als in natuurprojecten zijn geïnvesteerd. De verdeling van de verleende subsidie was in 2023: 50,9 % voor ecologie en 49,1 % voor duurzame economie. Over de volledige looptijd is de verdeling tot en met 2023, gebaseerd op verleende subsidies, 47,4 % voor economie en 52,6 % voor ecologie.

Onderstaande diagrammen geven de verdeling weer van de in 2023 verleende subsidie.



Hieronder ziet u de verdeling Ecologie en Economie over de volledige looptijd van het Waddenfonds, op basis van verleningen/reserveringen en vaststellingen.



De verdeling volgt uit hoe en in welke mate een project bijdraagt aan de thema's en hoofddoelen van het Waddenfonds. Dit is maatwerk en wordt per project beoordeeld. De werkwijze is daarbij als volgt: na het indienen van een aanvraag vindt bij de beoordeling van de aanvraag een toetsing plaats of, hoe en in welke mate wordt bijgedragen aan een of meerdere hoofddoelen. Na een positief besluit vindt dan op basis hiervan de toerekening plaats. De beheerorganisatie legt de bijdrage aan de doelen en thema's vast in de administratie.

Uitgelichte projecten

De gekozen projecten tonen aan dat er op veel fronten wordt geïnvesteerd in het Waddengebied. Hoewel de initiatieven zeer divers zijn, sluiten ze alle aan bij de hoofddoelen van het Waddenfonds en dragen zo bij aan de verdere ecologische en economische ontwikkeling van het Waddengebied. Voor een impressie worden hieronder vier projecten uitgelicht.

Thematisch project | De watertoren van Sint Jacobiparochie

De watertoren als parel voor de omgeving

,,Vanaf het erf van onze stoeterij keken we elke dag tegen de watertoren van Sint Jacobiparochie aan. We vonden het een prachtding. Als ie te koop komt gaan we bieden, zeiden mijn kinderen vroeger al. Er zijn inmiddels kleinkinderen. Het heeft dus nog een hele poos geduurd. Maar we zijn inmiddels eigenaar'', vertelt Willem Kolkman trots. De paardenhouder uit Sint Jacobiparochie heeft grootse plannen met de voormalige watertoren aan de rand van het dorp. Waterbedrijf Vitens was het daarmee eens en gunde Kolkman het beeldbepalende gebouw ondanks dat er 20 andere gegadigden waren en er een hogere biedingen lagen.

De toren krijgt een Bed & Breakfast met vier appartementen en wordt een pleisterplaats voor fietsers, wandelaars en toerrijders. Verder komt er een bezoekerscentrum met een expositie over onder andere Unesco-werelderfgoed Waddenzee en een belevingstuin. ,,Boven op de toren maken we in de lantaarn een uitzichtpunt voor natuurliefhebbers. Er komen speciale verrekijkers van Swarovski waarmee je zelfs op de stranden van Terschelling en Vlieland vogels kunt spotten. Het uitzicht over het Wad maar ook over de kuststreek is er fantastisch op ruim 40 meter hoogte'', aldus de initiatiefnemer.

Hoewel Kolkman als eigenaar van een handelsstal in paarden geen ervaring heeft met het uitbaten van zo'n bijzonder object, heeft hij er alle vertrouwen in. ,,De toren ligt op een aantrekkelijke plaats, dichtbij het Wad. Daarnaast is Sint Jacobiparochie één van de startplaatsen voor de pelgrimsroute naar Santiago de Compostella, in een prachtig landschap met een rijke historie. En we doen dit niet uit winstbejag. Het is liefhebberij.''

De verbouw van de watertoren vormt een grote uitdaging. Het bassin, dat vroeger fungeerde als opslag voor 515 kuub water, heeft 65 centimeter dikke muren en rust op een gemetselde voet met een doorsnee van zes meter. ,,Het kost veel energie maar het wordt een parel voor de omgeving. Er zijn nu al heel veel positieve reacties. We willen er wat moois van maken voor onze kinderen en voor de gemeenschap.''

IKW-project | Nieuwe Waterwerken Zoutkamp

Een flinke oppepper voor de oude havenplaats

Het Waddenfonds kreeg in 2023 van meerdere lopende projecten het verzoek om financieel bij te springen. Door corona en de oorlog in Oekraïne bleken de bouw- en ontwikkelkosten zo fors te zijn gestegen, dat projecten in de uitvoerfase in problemen dreigden te komen. Onder andere het grootschalige investeringsprogramma Nieuwe Waterwerken Zoutkamp klopte bij het Waddenfonds aan, met de vraag de eerder toegekende subsidie van € 1,8 miljoen te verhogen met € 500.000,-.
,,We waren erg verheugd met de extra toezegging van het Waddenfonds. Dat heeft ons zeer geholpen'', aldus manager projectbeheersing Remco Schrijver van Waterschap Noorderzijlvest.

De Nieuwe Waterwerken Zoutkamp is een meerjarig investeringsprogramma van € 31 miljoen voor een flinke impuls voor de havenplaats. Het belangrijkste onderdeel is de bouw van een nieuw gemaal. Dat is nodig om in de toekomst bij grote neerslag overtollig water uit de boezem snel te kunnen lozen op de Waddenzee. Het gemaal komt naast de karakteristieke Hunsingosluis. Dit rijksmonument wordt gerestaureerd en tegelijk omgebouwd tot schutsluis, zodat er in Zoutkamp geen lange wachttijden ontstaan voor watersporters. Daarmee krijgt de sluis opnieuw een functie en wordt het een werkend monument. Tegelijk met de aanpak van de waterwerken krijgt Zoutkamp ook een groot aantal nieuwe recreatieve voorzieningen, zoals nieuwe aanmeervoorzieningen en fiets- en wandelpaden. Ook kunnen wandelaars straks via het nieuwe gemaal en de Hunsingosluis oversteken als onderdeel van het Rondje Lauwersmeer.

Het project investeert ook in natuurontwikkeling. Het dorp krijgt onder andere natuurlijkvriendelijke oevers en het nieuwe gemaal en de sluis worden volledig visvriendelijk gemaakt, zodat vissen makkelijk heen en weer kunnen zwemmen tussen boezem en Waddenzee.

Het integrale gebiedsproject speelde zich dit jaar positief in de kijker. ,,Zo was *Zoutkamp* één van de acht genomineerden voor de tweejaarlijkse WOW-prijs, een landelijke onderscheiding voor het beste project in weg-, vaarweg- en waterbeheer. We hebben niet gewonnen, maar waren ook al heel blij met een nominatie'', aldus Schrijver. Over twee jaar wordt de klus afgerond. Dan kunnen toeristen volop genieten van alle nieuwe mogelijkheden in en rond Zoutkamp en houdt de plaatselijke bevolking droge voeten bij slecht weer.

BLI-project | Het Ziltepad

Het Ziltepad, langs de ruige rand van het Noorden

De waddenkust telt tientallen kerkjes die als bakens in het vlakke land de weg wijzen. Vaak liggen ze er werkloos bij. Het project Het Ziltepad heeft de ambitie dat te veranderen en de kerken een hoofdrol te laten spelen in een groter plan voor bezinningstoerisme in het Waddengebied. Op termijn willen de initiatiefnemers, de Stichting Groninger Kerken en de Stichting Alde Fryske Tsjerken, een pelgrimsroute langs 22 kerken in de drie waddenprovincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen.

Het afgelopen jaar is met financiële ondersteuning van het Waddenfonds een pilot uitgevoerd. ,,We hebben in het klein uitgeprobeerd wat we straks in het groot willen. In september en oktober is op een stukje van de toekomstige route tussen het Friese Oostrum en het Groningse Hornhuizen geprobeerd zoveel mogelijk mensen te enthousiasmeren voor het Ziltepad'', aldus projectleider Ruth ter Voort. ,,Want uiteindelijk moet de gemeenschap op de route dit initiatief voor een belangrijk deel dragen.''

Het doel was onder andere 150 proefwandelaars op de been te krijgen. Het werden er 500. Bij de pilot verscheen ook een meditatie- en inspiratiegids, een podcast en een receptenbundel met lokale producten. ,,De reacties op de pilot waren heel positief, boven verwachting. Niet alleen van de deelnemers maar ook van dorpelingen die moeten helpen van het Ziltepad een succes te maken.

Het streven is uiteindelijk een pelgrimsroute langs 22 kerken, waarbij wandelaars in etappes van 20-25 kilometer van kerk naar kerk langs de waddenkust kunnen lopen. Per kerk komt er ook een dagtocht voor wandelaars en fietsers, die apart kan worden afgelegd. ,,Zo willen we religieus erfgoed aan werelderfgoed koppelen. Er is zeker een markt voor deze vorm van slow tourism. Sinds corona zoeken mensen meer naar vrije tijdbesteding in eigen land. Ook is er meer behoefte aan bezinning en rust. Vroeger was dat een niche. Maar onderzoek wijst uit dat er inmiddels een serieuze markt voor is.

Vastgesteld project | Thematisch | Algae Anywhere

Algen als voer voor koeien

Zijn zoutwateralgen uit de Waddenzee geschikt als veevoer? En kan de teelt ervan een bijdrage leveren aan de oplossing van de stikstofuitstoot op de boerderij? Een pilot op een veehouderij in het Friese Hallum had – met financiële steun van het Waddenfonds - dit uit moeten wijzen. Maar de praktijk bleek een stuk weerbarstiger. De agritech startup O & N uit Bolsward stopte het experiment vroegtijdig omdat de opbrengst tegenviel.

Het was de bedoeling op grote schaal algen te kweken in een reactorvat op het boerenerf waarbij zout water, ledverlichting en voedingsstoffen uit koeienmest de algengroei zou bevorderen. Vanwege het hoge eiwitprofiel is de alg net als gras zeer geschikt als voer voor melkkoeien, maar juist veel minder milieubelastend.

,,We kozen voor een alg die als exoot in de Waddenzee leeft en daar schade aanricht. Door deze algen op te vissen en te telen, wilden we twee vliegen in één klap slaan'', aldus Filips Jager van O & N. Voor het opkweken van algen, wilden we koeienmest gebruiken. Maar gaandeweg het proces ontdekten we dat de algen geen groei lieten zien.''

Het bleek dat de meststof na bewerking toch te troebel bleef voor het doorlaten van licht. ,,Algen hebben naast mest nu eenmaal veel licht nodig om te kunnen groeien'', aldus Jager. Ook kreeg O & N geen toestemming om de geselecteerde Waddenalg te gebruiken voor consumptie. ,,Je moet reëel blijven. We hebben het Waddenfonds geïnformeerd dat het experiment mislukt was en dat het project beter stopgezet kon worden'', vertelt Jager.

,,Het zou mooi zijn geweest als deze praktijkproef een stap had gezet in de verdere ontwikkeling van algenteelt in de agrarische sector. Het Waddenfonds wil graag een belangrijke partner zijn in de ontwikkeling van een duurzame economie in de Waddenregio. Een belangrijk onderdeel van die doelstelling is het verlenen van financiële steun aan innovaties en pilots om economische processen te vernieuwen en milieuvriendelijker te maken. Dat een pilot dan eens niet lukt, hoort bij innovatie'', aldus programmaregisseur Geert Boesjes.

1 Paragrafen (Jaarrekening 2023)

Paragraaf 1 Bedrijfsvoeringskosten

In het overzicht van baten en lasten is de post organisatiekosten weergegeven. Deze post bestaat uit personeelskosten en bedrijfsvoeringskosten.

Ter ondersteuning van het dagelijks bestuur en algemeen bestuur is een kleine organisatie ingericht. Er is standaard een secretaris-directeur, plaatsvervangend directeur/programmaregisseur, vijf programmaregisseurs en ondersteuning. Overige standaard substantiële personeelskosten betroffen inhuur van de beheerfunctie - deze functie wordt uitgevoerd door de afdeling Subsidies van de provincie Fryslân - en de overige ondersteunende diensten op het gebied van financiën, personeel, archief, communicatie, informatie en juridische zaken. Deze worden ook structureel ingehuurd van de provincie Fryslân (als gevolg van art. 9 bestuursakkoord).

Ten slotte zijn in de bedrijfsvoeringskosten opgenomen de kosten van werkplekken, huisvestingskosten, bureaukosten en ook externe inhuur voor specifieke en specialistische advisering.

De organisatiekosten kenden tot 2018 een maximaal van 5%[2] van het gemiddelde van de rijks(jaar)dotaties tot en met 2026 (het einde van de looptijd van het Waddenfonds is tot en met 2027). Daarbij is afgesproken dat er prudent met de beschikbare ruimte voor bedrijfsvoeringskosten wordt omgegaan.

Per 2018 zijn voor bedrijfsvoering extra middelen uitgetrokken. Ook is met de vaststelling van de begroting 2020, ingestemd met een tijdelijke verhoging à € 500.000 voor de jaren 2020, 2021 en 2022. Met de 6e begrotingswijziging 2020 is ingestemd met een verhoging van € 350.000,- (bij elkaar opgeteld een verhoging van € 850.000,-) en in totaal € 2.6 miljoen, dit is 7,4%. De dekking á € 850.000,- vindt plaats vanuit de algemene reserve. Mocht blijken dat er minder middelen nodig zijn voor de organisatie, dan vloeien deze middelen terug naar de Algemene Reserve.

Met het vaststellen van de begroting 2023 hebben de drie Provinciale Staten besloten deze verhoging van de organisatie-/bedrijfsvoeringskosten te continueren tot en met 2026.

Rechtmatigheidsverantwoording per 2023
Per boekjaar 2023 moet het dagelijks bestuur zelf de rechtmatigheidsverantwoording over 3 van de 9 rechtmatigheidscriteria afleggen - dat zijn de criteria 7 t/m 9 - in de jaarrekening volgens een verplicht model van de commissie BBV. In het verplichte model worden eventuele onrechtmatigheden genoemd en in deze paragraaf verder toegelicht.

Geconstateerde afwijkingen per budget:
Budget majeure projecten
De grootste afwijking ziet u in het budget majeure projecten, Er is 2,2 miljoen niet doorgeschoven naar 2024. Dit bedrag had bij de technische wijziging, die u op 15 december jl heeft vastgesteld, meegenomen moeten worden. Deze zal als correctieboeking nog toegevoegd worden aan de reserve majeure projecten. In principe komt dit bedrag eerst bij het positief resultaat van 2023 en zal weer bestemd moeten worden naar de reserve Majeure projecten. Door de correctie boeking hoeft dit niet.

Waardevermindering en vorderingen
In dit budget zijn twee bedragen opgenomen.

[2] " In de begroting Waddenfonds 2016 wordt uitgegaan van maximaal 5 % bedrijfsvoeringskosten. Dit percentage is gebaseerd op het gemiddelde van de Rijks(jaar)dotaties aan het Waddenfonds en bedraagt € 1.750.000,--. Het Waddenfonds acht dit een noodzakelijk bedrag voor een kwalitatief verantwoorde bedrijfsvoering. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 5.2 en 6.2.2. van de begroting Waddenfonds 2016."

In 2023 is een bedrag a € 85.000,- volledig afgewaardeerd voor het afboeken van het project “Schone Waddenzeehavens” van Foru Solutions. Foru Solutions is in 2022 failliet verklaard, het Waddenfonds heeft zich bij de curator gemeld om deze gelden retour te ontvangen. In 2023 hebben wij bericht van de curator ontvangen dat er geen uitbetalingen meer plaats zullen vinden aan schuldeisers.

Voor het project AHPD is een voorziening getroffen van € 428.824,-. Het Waddenfonds heeft op 9 december 2022 de subsidiebeschikking van het project Demonstratie AHPD Ameland vastgesteld op €1.059.778. Hetgeen betekent dat onder verrekening van de reeds uitgekeerde voorschotten € € 428.824,- terug betaald moet worden. Er is tegen dit besluit bezwaar ingediend. Op 21 juli heeft de bezwaarschriftencommissie het Waddenfonds in het gelijk gesteld. Het dagelijks bestuur heeft op 20 september dit besluit overgenomen en heeft het terugvorderingstraject ingezet. Bij de opmaking van het jaarverslag zijn deze middelen nog niet terugbetaald en is de vordering ten behoeve van de jaarrekening voorzichtigheidshalve voorzien.

Budget Kennishuishouding:
Er is een bedrag a € 11.524,- terug gevorderd aan de Waddenacademie met het vaststellen van de boekjaarsubsidie van 2022. Dit bedrag is door de Waddenacademie terugbetaald aan het Waddenfonds.

Organisatiekosten:
In 2023 zijn de organisatiekosten lager uitgevallen dan begroot en conform de gemaakte afspraken vloeit het overgehouden bedrag terug naar de Algemene reserve.

Ontwikkelbudget en monitoring:
Het ontwikkelbudget en monitoring is slechts ten dele ingezet. De reden dat het ontwikkelbudget een onderuitputting heeft is omdat er in 2023 minder inzet van externen gebruik is gemaakt voor bijvoorbeeld extra werk of een verkenning. Daarnaast zijn er ook minder majeure processen geweest die aanspraak konden maken op de inzet van procesmiddelen die uit deze post gedekt worden. Wat betreft monitoring, in 2023 zou de proefevaluatie plaatsvinden. Echter de ontwikkelingen op het gebied van monitoring waren in 2023 nog niet zover. Ook was de verwachting dat in 2023 al meer externe expertise ingezet zou moete worden en ook dit was niet aan de orde.

Paragraaf 2 Financiering

Deze paragraaf gaat over het beheer van de financiële middelen. De kaders voor het op een verantwoorde manier beheren van de financiële middelen worden gevormd door de Financiële Verordening en de wet Financiering decentrale overheden (Fido).

Ontwikkeling financieringssaldo

Dit betreft het saldobedrag dat het Waddenfonds ontvangen heeft tot ultimo 2023 maar nog niet heeft uitgegeven. Het saldo aan liquide middelen en deposito's bedroeg begin 2023 € 196 miljoen positief. Het saldo is gedurende het jaar toegenomen tot € 207 miljoen eind 2023. Medio december 2013 is de Wet Schatkistbankieren (SKB) van kracht geworden. Dit houdt in dat decentrale overheden hun overtollige geldmiddelen verplicht bij het Ministerie van Financiën dienen onder te brengen. Begin 2023 stond er een bedrag van € 181 miljoen in rekening-courant en een bedrag van € 15 miljoen in een deposito bij het Agentschap van Financiën. Het deposito is in mei 2023 afgelopen. Met de afloop ervan is het bedrag overgeheveld naar de rekening-courant bij het SKB.

Beleggingen/ontvangen rente

Het grootste gedeelte van de tijdelijk overtollige geldmiddelen wordt op rekening-courant bij het Agentschap van Financiën aangehouden. De rentevergoeding hierop is gebaseerd op ESTR. Dit staat voor Euro Short term rate en is de rente waartegen gemiddeld genomen overnight en zonder onderpand liquiditeiten zijn geleend in de eurogeldmarkt. De ESTR is vanaf medio september 2022 weer boven de 0% uitgekomen en sindsdien wordt er door het Agentschap weer rente vergoed over rekening-courant tegoeden.

Daarnaast was er sinds eind april 2014 belegd in een langlopend deposito van € 15 miljoen bij het Agentschap van Financiën, dat een looptijd had tot mei 2023. Het bedrag a 15 miljoen en de ontvangen rente is in mei 2023 overgeboekt naar de rekening-courant bij het schatkistbankieren.

Ontwikkeling financiële markten

De ECB heeft in 2023 de Refirente in stappen verhoogd van 2,00% naar 4,00%. De renteniveaus op de geld- en kapitaalmarkt zijn hierdoor ook toegenomen.

Risicobeheer treasury

De belangrijkste risico's voor de GR Waddenfonds waren en zijn: renterisico en kredietrisico. De volgende maatregelen zijn genomen om deze risico's te beheersen.

Renterisicobeheer

Vanuit de wet Fido worden richtlijnen gegeven voor het renterisico voor korte- en langetermijnfinanciering. Het renterisico op kortlopende financieringen wordt beperkt door een zogenaamde kasgeldlimiet, van 8,2% van de begroting. De GR Waddenfonds heeft overtollige liquiditeiten en maakt geen gebruik van kortlopende financieringen. Voor de langetermijnfinancieringen geldt de renterisiconorm, die van toepassing is op vaste schulden en aangetrokken geldleningen. De GR Waddenfonds heeft geen langlopende schulden.

Kredietrisicobeheer

Het kredietrisico van de GR Waddenfonds is zeer gering. Tijdelijk overtollige geldmiddelen worden op basis van de Wet Schatkistbankieren uitsluitend en verplicht belegd bij het Ministerie van Financiën. De GR maakt geen gebruik van derivaten.

Een risico betreft de kostenstijging als gevolg van de Covid-19-pandemie. Te zien is dat subsidieaanvragers te maken krijgen met hogere kosten voor grondstoffen en vertragen. Het fonds moet daarom rekening houden met (extra) beheer- en afwikkellasten na 2026. Dit risico wordt in de gaten gehouden en zal zo nodig tot reservering van organisatielasten na 2026 leiden.

Paragraaf 3 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen geeft de mate aan waarin de GR Waddenfonds in staat is om financiële risico's op te vangen zonder dat wijziging van beleid noodzakelijk is. In de werkwijze voor de subsidies worden beschikte subsidies tevens gereserveerd als verplichtingen in het jaar waarin de beschikking is verstrekt, waarmee de uitgaven één op één lopen. Door het werken met subsidieplafonds houdt het bestuur sturing en kan het een programma voor dat jaar limiteren op het moment dat er een risico bestaat dat de doelen van het Waddenfonds niet gehaald worden. Daardoor worden risico's als minimaal ingeschat.

In het uit te werken plan om tot afronding van het Waddenfonds te komen wordt ook het weerstandsvermogen betrokken. Het weerstandsvermogen van € 5.8 miljoen wordt vooralsnog gereserveerd voor de afronding van het Waddenfonds. De verwachting is dat na de laatste jaardotatie in 2026 er steeds minder personele capaciteit nodig is. Er worden na 2028 geen nieuwe projecten gesubsidieerd door het Waddenfonds en is er is dan alleen sprake van het beheren van de in uitvoering zijnde projecten en mogelijke wijzigingen van deze projecten.

Risicobeheersing

Een risico is dat het Waddenfonds meerjarige beschikkingen verstrekt aan majeure projecten. Hierdoor wordt in een keer het hele bedrag voor het project toegekend. Het grote voordeel is dat subsidieaanvragers meer zekerheid hebben en ook gemakkelijker cofinanciering kunnen krijgen. Om het risico te beperken wordt de beschikking nadrukkelijk aan voorwaarden gekoppeld.

Een ander risico zou kunnen ontstaan als een subsidieaanvrager een bezwaar- en beroepsprocedure instelt tegen een afgewezen aanvraag. Om een eventuele honorering van bezwaar- en beroepschriften te kunnen dekken wordt 20% van het gedecentraliseerde jaarbudget als weerstandsvermogen aangehouden. Voor de berekening van het weerstandsvermogen wordt het jaarbudget vanaf 2018 van bijna € 29 miljoen gehanteerd. Hiermee wordt het weerstandsvermogen op € 5,8 miljoen berekend. Dit bedrag wordt binnen de algemene reserve afgezonderd van de vrij aanwendbare middelen.

Bij de organisatiekosten (onvoorzien) betreft het de materiële risico's (als huurcontract of personele conflicten). De materiële risico's worden als marginaal ingeschat. Uitgangspunt is dat eventuele risico's binnen de begrote organisatiekosten kunnen worden afgedekt.

Covid-gedragslijn

Het bestuur heeft op 4 maart 2022 een gedragslijn vastgesteld hoe om te gaan met Covid-19 gerelateerde kostenstijgingen. In uitzonderlijke en niet voorziene situaties is er de mogelijkheid om extra subsidie aan lopende projecten te verlenen. Het uitgangspunt daarbij is dat er wordt gekeken naar oorzaken en gevolgen van stagnatie in de uitvoering van projecten en de financiële dekking van kostenstijgingen als gevolg daarvan. De eerder verstrekte subsidies worden maximaal verhoogd met een extra subsidie ter hoogte van maximaal het percentage dat gold bij verlening. Deze gedragslijn is per 1 januari 2024 gesloten.

Financiële kengetallen Gemeenschappelijke Regeling Waddenfonds

1A. Netto schuldquote			
(bedragen x € 1.000)			
Bij jaarrekening ultimo jaar	*jaarrekening 2022*	*begroting 2023*	*jaarrekening 2023*
A. Vaste schulden (cf. art. 46 BBV)	-	-	-
B. Netto vlottende schuld (cf. art. 48 BBV)	597	597	407
C. Overlopende passiva (cf. art. 49 BBV)	83.958	83.958	78.902
D. Financiële activa (cf. art. 36 lid d, e en f)	15.000	-	-
E. Uitzettingen < 1 jaar (cf. art. 39 BBV)	196.400	192.000	206.716
F. Liquide middelen (cf art. 40 BBV)	34	10	9
G. Overlopende activa (cf. art. 40a BBV)	712	712	2.052
H. Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (excl. mutaties reserves)	29.183	33.459	29.183
Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G)/H x 100%	**-437%**	**-323%**	**-444%**
Toelichting: een negatieve schuldquote geeft aan dat er per saldo sprake is van een overschot aan middelen.			
Aangezien het Waddenfonds alleen middelen besteed die ze ontvangt van het Rijk in het kader van het Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds en de provincies geen middelen beschikbaar stellen, zal het Waddenfonds niet meer geld uitgeven dan dat ze uiteindelijk van het Rijk zal ontvangen.			

1B. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen			
(bedragen x € 1.000)			
Bij jaarrekening ultimo jaar	*jaarrekening 2022*	*begroting 2023*	*jaarrekening 2023*
A. Vaste schulden (cf. art. 46 BBV)	-	-	-
B. Netto vlottende schuld (cf. art. 48 BBV)	597	597	407
C. Overlopende passiva (cf. art. 49 BBV)	83.958	83.958	78.902
D. Financiële activa (cf. art. 36 lid b, c, d, e en f)	15.000	-	-
E. Uitzettingen < 1 jaar (cf. art. 39 BBV)	196.400	192.000	206.716
F. Liquide middelen (cf art. 40 BBV)	34	10	9
G. Overlopende activa (cf. art. 40a BBV)	712	-	2.052
H. Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (excl. mutaties reserves)	29.183	33.459	29.183
Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G)/H x 100%	**-437%**	**-321%**	**-444%**
Toelichting: een negatieve schuldquote geeft aan dat er per saldo sprake is van een overschot aan middelen.			
De quote is hetzelfde als bij 1A, het Waddenfonds verstrekt tot op heden geen leningen.			

2. Solvabiliteitsratio			
(bedragen x € 1.000)			
Bij jaarrekening ultimo jaar	*jaarrekening 2022*	*begroting 2023*	*jaarrekening 2023*
A. Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	113.065	113.065	130.475
B. Balanstotaal	198.109	198.109	209.785
Solvabiliteit (A/B) x 100%	**57%**	**57%**	**62%**
Toelichting:			
Hoe hoger de solvabiliteit van een onderneming, hoe gezonder het bedrijf. Een solvabiliteitsratio van 25% – 40% wordt als gezond gezien. Het Waddenfonds is een tijdelijke regeling tot en met het jaar 2026 die tot doel heeft de middelen van het Waddenfonds te besteden in de Waddenprovincies. Aan het eind van de regeling zal de solvabiliteit de 0% naderen.			

3. Kengetal grondexploitatie			
Niet van toepassing bij GR Waddenfonds			
4. Structurele exploitatieruimte			
(bedragen x € 1.000)			
Bij jaarrekening ultimo jaar	*jaarrekening 2022*	*begroting 2023*	*jaarrekening 2023*
A. Totale structurele lasten	23.692	44.858	18.488
B. Totale structurele baten	29.725	33.459	35.409
C. Totale structurele toevoegingen aan de reserves	39.345	-	58.986
D. Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	35.203	11.399	44.214
E. Totale baten	64.928	44.858	79.623
Structurele exploitatieruimte ((B-A)+(D-C))/E x 100%	**3%**	**0%**	**3%**
Toelichting:			
De structurele exploitatieruimte geeft aan hoe groot de structurele vrije ruimte binnen de jaarrekening is.			
5. Belastingcapaciteit			
Niet van toepassing bij GR Waddenfonds			

Paragraaf 4 Onderhoud kapitaalgoederen

In de paragraaf kapitaalgoederen dient inzicht te worden gegeven in het onderhoudsprogramma van de kapitaalgoederen (zoals wegen, gebouwen en openbare ruimte), de financiële consequenties en de vertaling hiervan in de begroting. Deze paragraaf is voor de GR Waddenfonds niet van toepassing.

Paragraaf 5 Grondbeleid

Deze paragraaf is niet van toepassing.

Paragraaf 6 Lokale Heffingen

Deze paragraaf is niet van toepassing.

Paragraaf 7 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn vennootschappen, stichtingen of verenigingen waarin de GR Waddenfonds deelneemt. Deze zijn niet aan de orde.

2. Jaarrekening

2.1 Balans per 31 december 2023

Activa	31 december 2023	31 december 2022
Vlottende activa		
Voorraden		
Vooruitbetalingen	2.500	2.500
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		
Rekening courant met het Rijk	206.715.856	181.400.261
Vordering op openbare lichamen	2.704.017	1.168.503
Overige vorderingen	353.123	503.416
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar	0	15.000.000
Banksaldi	9.288	34.046
	209.784.785	**198.108.726**

Passiva	31 december 2023	31 december 2022
Vaste passiva		
Eigen vermogen		
Algemene reserve	47.895.939	37.228.539
Bestemmingsreserve	80.425.829	74.434.544
Gerealiseerde resultaat	2.153.209	1.890.845
Totaal algemene reserve	130.474.976	113.553.928
Vlottende passiva		
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		
Schulden aan openbare lichamen	0	132.856
Overige schulden	94.579	140.034
Overlopende passiva: Nog te betalen subsidies	78.902.655	83.957.782
Facturen onderweg	312.574	324.126
	209.784.785	**198.108.726**

Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen	31 december 2023	31 december 2022
Activa		
Verplichtingen		
Huurovereenkomst Huis van de Wadden	67.500	67.500
Boekjaarsubsidie Waddenacademie 2022		1.100.000
NWO Programma	100.000	300.000
Boekjaarsubsidie Waddenacademie 2024	1.100.000	
Boekjaarsubsidie Waddenacademie 2025	1.100.000	
Boekjaarsubsidie Waddenacademie 2026	1.100.000	

2.2 Overzicht van baten en lasten in de jaarrekening over 2023

	Realisatie vorig begrotingsjaar	Raming begrotingsjaar	Raming begrotingsjaar Na wijziging	Realisatie begrotingsjaar
Baten				
Decentralisatie-uitkering	28.878.000	28.878.000	28.878.000	28.878.000
Rente	846.770	81.000	6.481.000	6.530.799
	29.724.770	28.959.000	35.359.000	35.408.799
Lasten				
Beschikte subsidies (toegevoegd aan OP)	12.288.453	9.109.000	9.910.200	9.909.785
Saldo vrijval projecten	-317.254	0	0	-4.216.623
Majeure projecten (toegevoegd aan OP)	8.264.119	21.138.000	8.107.300	8.422.005
Waardevermindering vorderingen	85.000		0	428.824
Budget Kennishuishouding	1.009.063	1.200.000	1.400.000	1.388.476
Monitoring	84.502	100.000	100.000	8.746
Ontwikkelbudget	128.410	300.000	300.000	199.959
Organisatiekosten	2.150.651	2.600.000	2.600.000	2.346.578
	23.692.944	34.447.000	22.417.500	18.487.750
Saldo van baten en lasten	**6.031.826**	**-5.488.000**	**12.941.500**	**16.921.049**
Onttrekking aan de algemene reserve	850.000	850.000	850.000	850.000
Onttrekking aan overloop bestemmingreserve	13.794.300		12.440.200	12.440.200
Onttrekking aan reserve Majeure projecten	20.559.500	4.638.000	30.927.800	30.927.800
Toevoegen aan de algemene reserve			-11.517.400	-11.517.400
Toevoeging aan reserves naar Majeure projecten	-28.795.481		-39.320.500	-41.146.840
Toevoeging aan overloop bestemmingsreserve	-10.549.300		-6.321.600	-6.321.600
Gerealiseerde resultaat	**1.890.845**	**0**	**0**	**2.153.209**

2.3. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Deze jaarrekening dient als financiële verantwoording over het boekjaar 2023 van de Gemeenschappelijke Regeling Waddenfonds. Hij is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit begroting en verantwoording provincies, gemeenten en gemeenschappelijke regelingen daarvoor geeft.

Algemene grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De waardering van de activa en passiva en de bepaling van het resultaat vinden plaats op basis van historische kosten. Tenzij bij het desbetreffende balanshoofd anders is vermeld, worden de activa en passiva opgenomen tegen nominale waarden.

De baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben. Baten en winsten worden slechts genomen voor zover zij op de balansdatum zijn gerealiseerd. Verliezen en risico's die zich voordeden voor het einde van het begrotingsjaar, worden in meegenomen als zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Personeelslasten worden in principe toegerekend aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben. Als gevolg van het formele verbod op het opnemen van voorzieningen c.q. schulden op grond van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, worden sommige personele lasten echter toegerekend aan de periode waarin uitbetaling plaatsvindt. Daarbij moet worden gedacht aan componenten zoals ziektekostenpremies voor gepensioneerden en overlopende vakantiegeld- en verlofaanspraken en dergelijke.

Voor arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van een jaarlijks vergelijkbaar volume wordt geen voorziening getroffen of op andere wijze een verplichting opgenomen. De referentieperiode is dezelfde als die van de meerjarenraming, te weten vier jaar. Als er sprake is van (eenmalige) schokeffecten (bijvoorbeeld reorganisaties) dient hiervoor wel een verplichting opgenomen te worden.

Balans
Financiële vaste activa
Uitzettingen in 's Rijksschatkist
De uitzettingen in 's Rijksschatkist met een looptijd van langer dan één jaar worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Vlottende activa
Vorderingen en overlopende activa
De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Liquide middelen en overlopende posten
Deze activa worden tegen nominale waarde opgenomen.

Vlottende passiva
De vlottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Overlopende passiva
De in 2023 beschikte subsidies zijn in het boekjaar volledig als last verantwoord en toegevoegd aan de overlopende passiva (OP) 'Nog te betalen subsidies'. De onttrekking aan de overlopende passiva betreft de in 2023 daadwerkelijk uitbetaalde subsidies (voorschotten en afrekeningen). Vrijval van subsidies door lagere afrekeningen of het vervallen van projecten worden ten gunste van de programmarekening gebracht. De overlopende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Werkwijze Meerjarig beschikken
Vanaf 1 januari 2020 is door het algemeen en dagelijks bestuur besloten de majeure projecten, mocht dit nodig zijn, te bedienen met meerjarige beschikking. De lastneming van de majeure projecten wordt afgeleid van het kasritme en dit is in overeenstemming met de in 2020 doorgevoerde stelselwijziging. Het kasritme wordt vervolgens afgeleid van de definitieve begroting van de subsidieontvanger, zoals deze aan de subsidieverlening ten grondslag ligt.

Voor zover er sprake is van wijzigingen in het kasritme, bijvoorbeeld als gevolg van vertraging in de uitvoering van het project of een verwachte verlaging in de subsidiabele kostenbestedingen, is de lastneming hierop aangepast. Op basis van de voortgangsrapportages is het Waddenfonds in staat om de werkelijke voortgang te monitoren en is er ten behoeve van de lastneming afgeweken van het (initiële) kasritme.

De subsidieprojecten die voortkomen uit de thematische openstelling zullen volledig als last worden genomen in het jaar dat de beschikking wordt afgegeven. Hier is het kasritme niet van belang bij het nemen van de last.

2.4 Toelichting op de balans per 31 december 2023

Activa	31-12-2023	31-12-2022
Vlottende activa		
Voorraden		
Vooruitbetalingen	2.500	2.500
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		
Ministerie van Financiën, rekening courant	206.715.856	181.400.261
Ministerie van Financiën, deposito's	0	15.000.000
Vordering op openbare lichamen		
Nog te ontvangen BTW	386.910	411.432
Nog te verrekenen huur en energielasten	28.948	20.701
Te veel in rekening gebracht detacherings vergoeding	0	23.941
Bijdrage energieonderzoek TNO	18.150	
Nog te ontvangen rijksbijdrage 2023	185.115	
Doorberekening kosten Toogdag 2023	32.031	
Betreft rentevergoeding 4e kwartaal Ministerie van Financiën	2.052.863	712.429
	2.704.017	1.168.503
Overige vorderingen		-
Nog te verrekenen huur en energielasten	86.845	62.103
Nog te verrekenen subsidie vaststellingen	664.852	526.313
Bijdrage energie onderzoek TNO	30.250	
Voorziening dubieuze debiteuren	- 428.824	- 85.000
	353.123	503.416

Er is een bedrag a € 85.000,- opgenomen voor het afboeken van het project “Schone Waddenzeehavens” van Foru Solutions. Foru Solutions is failliet verklaard, het Waddenfonds heeft zich bij de curator gemeld om deze gelden retour te ontvangen. In 2023 hebben wij bericht van de curator ontvangen dat er geen uitbetalingen meer plaats zullen vinden aan schuldeisers. Deze vordering is daarom in 2023 volledig is afgewaardeerd.

Voor het project AHPD is een voorziening getroffen van € 428.824,-. Het Waddenfonds heeft op 9 december 2022 de subsidiebeschikking van het project Demonstratie AHPD Ameland vastgesteld op €1.059.778. Hetgeen betekent dat onder verrekening van de reeds uitgekeerde voorschotten € € 428.824,- terug betaald moet worden. Er is tegen dit besluit bezwaar ingediend. Op 21 juli heeft de bezwaarschriftencommissie het Waddenfonds in het gelijk gesteld. Het dagelijks bestuur heeft op 20 september dit besluit overgenomen en heeft het terugvorderingstraject ingezet. Bij de opmaking van het jaarverslag zijn deze middelen nog niet terugbetaald en is de vordering ten behoeve van de jaarrekening voorzichtigheidshalve voorzien.

Liquide middelen	9.288	34.046
Rabobank, rekening courant		

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren

Begrotingsbedrag verslagjaar	35.359.000
Drempelbedrag 2% van begrotingsbedrag	265.000
Minimaal drempelbedrag	1.000.000

	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
Drempelbedrag	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Kwartaalcijfer op dag basis buiten 's Rijksschatkist aangehouden	90.178	87.041	126.353	136.002
Ruimte onder het drempelbedrag	909.822	912.959	873.647	863.998

Er is in 2023 geen overschrijding van het drempelbedrag.

In beginsel moeten alle overtollige middelen in de schatkist worden aangehouden, tenzij deze middelen onder het drempelbedrag gerekend kunnen worden. De hoogte van het drempelbedrag hangt af van de omvang van de begroting; maatgevend voor de omvang van de begroting is het begrotingstotaal zoals dat ook gebruikt wordt voor bijvoorbeeld het berekenen van de kasgeldlimiet. De drempel is nooit lager dan € 1 miljoen.
De drempel is gelijk aan 2,0% van het begrotingstotaal indien het begrotingstotaal lager is dan € 500 miljoen, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1 miljoen bedraagt. Indien het begrotingstotaal hoger is dan € 500 miljoen is de drempel gelijk aan € 10 miljoen plus 0,2% van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.

Passiva	**31-12-2023**	**31-12-2022**
Algemene reserve Waddenfonds		
Beginsaldo 1 januari	37.228.539	38.078.539
af: onttrekking T.b.v. Organisatiekosten	-850.000	-850.000
Vrijval Niet bested middelen 2023	11.517.400	
Saldo 31 december	47.895.939	37.228.539

De algemene reserve bedraagt ultimo 2023 47,9 miljoen. Rekening houdende met het weerstandsvermogen van € 5,8 miljoen en de onttrekking t.b.v. de bedrijfsvoeringskosten 2024 - 2026 a € 850.000 per jaar bedraagt de vrije algemene reserve per 31 december 2023 € 39,5 miljoen.

Bestemmingsreserve		
Overloopreserve subsidieplafonds/tenders	6.321.511	10.549.266

De overloopreserve is ingesteld om de in het boekjaar opengestelde subsidieplafonds en tenders in het nieuwe boekjaar af te kunnen ronden. Het betreft het doorschuiven van subsidiebudgetten die het dagelijks bestuur als subsidieplafonds/tenders heeft opgenomen in openstellingsbesluiten waarvoor nog geen subsidieverlening (toekenningsbeschikkingen) in hetzelfde boekjaar kon plaatsvinden.

Voor de volgende thema's zijn budgetten doorgeschoven naar volgend boekjaar		
Brede openstelling 2022		7.223.900
Restant BLI 2022		667.200
Restant budget thematische openstellingen		2.658.200
Extra rentebaten t.bv. Thematisch budget	1.300.000	
Stuw 23	4.759.711	

BLI 2023	252.800	
Restand budget thematisch 2023	9.000	
	6.321.511	10.549.300

	31-12-2023	**31-12-2022**
Reserve majeure projecten		
De reserve Majeure projecten is ingesteld projecten uit het Investeringskader meerjarig te kunnen financieren	74.104.318	63.885.278
Specificatie reserve majeure projecten:		
Vrij te besteden aan toekomstige majeure projecten	25.781.092	32.446.583
Subsidie Vitale Kust Eems-Dollard	8.540.138	8.392.238
Subsidie Vismigratierivier Afsluitdijk DNA	1.028.955	1.028.955
Subsidie Groene waterstof Chemiecluster Delfzijl	90.506	90.506
Subsidie WEC	3.221.781	3.221.781
Subsidie Programma Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee	262.400	
Subsidie Green Goods Texel:	571.000	571.000
Subsidie Vissen voor verbinding	3.204.500	1.546.400
Subsidie Groene chemie uit CO2 en zonlicht	53.300	0
Subsidie Pilot Ophogen Landbouwgronden	0	213.069
Subsidie Waddentools Habitatdiversiteit, waddenmozaïek naar een rijk geschakeerde waddenbodem	1.012.646	1.175.446
Subsidie Ontwikkeling 20MW	3.477.400	3.477.400
Subsidie Demoproject restwarmteleiding	440.000	220.000
Subsidie Waddentools Wij & wadvogels	4.095.300	1.582.400
Subsidie Ruimbaan voor vissen 2	5.395.900	2.757.200
Subsidie waddentools swimway	1.196.300	1.398.400
Subsidie Slow Mill	182.000	182.000
Subsidie Verbindinding rond sud ie	1.687.800	1.687.800
Subsidie donkerte in het waddengebied	668.300	472.200
Subsidie Green Shipping	4.142.100	2.819.400
Subsidie Oppaad lans it waad	466.300	345.700
Subsidie Waddengastonomie versterkt werelderfgoed beleving	0	59.400
Subsidie zoet op zout	457.800	147.700
Subsidie Nieuwe waterwerken Zoutkamp	0	49.700
Subsidie Holwerd aan Zee	5.609.000	
Subsidie Vitale Kustzone Lauwersmeergebied	2.200.000	
Subsidie Regain	319.800	
	74.104.318	63.885.278

Op de vrije ruimte binnen de reserve Majeur per 31-12-2022 ligt in 2023 en verder al een claim van €4,5 miljoen. Per saldo is er in 2023 en verder 27,9 miljoen vrij te besteden.

Gerealiseerd resultaat	2.153.209	1.890.845

Eigen vermogen				Boekwaarde per 31-12-2022	Boekwaarde per 31-12-2023
Algemene reserve				37.228.539	47.895.939
Bestemmingsreserve:					
Overloop bestemmingsreserve				10.549.266	6.321.511
Reserve majeure projecten				63.885.278	74.104.318
gerealiseerd resultaat				1.890.844	2.153.208
Totaal				**113.553.927**	**130.474.976**
Het verloop in 2023 wordt in onderstaand overzicht per reserve weergegeven					

	Boekwaarde per 31-12-2022	Toevoeging	Onttrekking	Bestemming resultaat vorig boekjaar	Boekwaarde per 31-12-2023
Algemene reserve	37.228.539	11.517.400	850.000		47.895.939
Bestemmingsreserve:					
Overloop bestemmingsreserve	10.549.266	6.321.600	12.440.200	1.890.845	6.321.511
Reserve majeure projecten	63.885.278	41.146.840	30.927.800		74.104.318
gerealiseerd resultaat	1.890.844	2.153.209	1.890.845		2.153.208
Totaal	**113.553.927**	**61.139.049**	**46.108.845**	**1.890.845**	**130.474.976**

Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		
Schulden aan openbare lichamen	0	132.856
Overige schulden		
Crediteuren	61.795	111.948
Nog af te dragen loonheffing en pensioenpremies	32.784	28.087
	94.579	140.035
Overlopende passiva		
Nog te betalen subsidies		
Beginsaldo 01 januari	83.957.782	77.925.579
Uitbetaalde subsidies	-19.435.042	-14.729.428
Toename verplichting lastneming subsidies	18.319.301	22.521.880
Vrijval subsidies door lagere definitieve beschikkingen	-3.939.386	-1.760.249
Saldo 31 december	78.902.655	83.957.782
Facturen onderweg	312.574	324.126

Er is een huurovereenkomst aangegaan voor een bedrag van € 67.500 per jaar. De huidige huurovereenkomst loopt tot en met datum 31 december 2023, er is gebruik gemaakt van de optie deze te verlengen met een kalenderjaar.

Het Waddenfonds heeft een financiële bijdrage verstrekt ter grootte van € 500.000 aan NWO voor de uitvoering van een trilateraal onderzoeksprogramma naar de Waddenzee.
Dit bedrag is voor de periode 2021 tot en met 2025 beschikbaar gesteld. De niet uit de balans blijkende verplichting per jaareinde 2023 bedraagt € 100.000 voor 2024 en 2025.

Het Waddenfonds heeft een subsidie verstrekt ter grootte van € 1.100.000 per jaar voor de periode 2024-2026 aan Stichting Waddenacademie, ter uitvoering van het door BOW geaccordeerde Meerjarig Operationeel Plan "De Waddenacademie als kennisregisseur". De niet uit de balans blijkende verplichting per jaareinde 2023 bedraagt € 3.300.000.

2.5 Toelichting op het overzicht van baten en lasten over 2023

Baten	**Raming**	**Realisatie**
Decentralisatie-uitkering Rijk	28.878.000	28.878.000
Rente	6.481.000	6.530.799
rente schatkistbankieren		
Voor een nadere toelichting op de rente wordt verwezen naar de paragraaf financiering		
Lasten	**Raming**	**Realisatie**
Beschikte subsidies, toegevoegd aan overlopende passiva		
Reguliere openstellingen		
BLI 2022	155.300	155.338
BLI 2023	247.200	247.200
Brede openstelling 2022	5.929.200	5.929.186
Brede openstelling 2023	3.240.200	3.239.943
Thematisch budget uit vrijval 22	338.300	338.118
	9.910.200	9.909.785
Saldo Vrijgevallen projecten thematisch 2023	*0*	*-1.646.754*
Subsidie Realisatie Spuitstroomcentrale Kornwerderzand	-2.580.000	-2.569.869
Saldo Vrijgevallen projecten 2023	-2.580.000	-4.216.623
Majeure projecten lastneming 2023		
Subsidie Programma Vermarkten	137.600	137.646
Subsidie Pilot Ophogen Landbouwgronden	475.000	474.976
Subsidie Waddentools Habitatdiversiteit	597.600	597.584
Subsidie Demonstratie AHPD Ameland (biovergisting)	12.500	12.489
Subsidie Groene chemie uit CO2 en zonlicht	-53.300	-53.305
Subsidie Waddentools Wij & wadvogels	2.234.400	2.234.420
Subsidie Waddentools Swimways	572.200	572.198
Subsidie: Ruimbaan voor vissen	1.011.500	1.011.470
Subsidie De donkerte van het waddengebied	118.678	118.685
Subsidie Zoete Toekomst	170.000	170.000
Subsidie Waddengastronomie versterkt wereld erfgoed beleving	378.362	378.357
Subsidie Nieuwe waterwerken Zoutkamp	975.003	974.984
Subsidie Onderzoek en ontwikkeling blue energy op de afsluitdijk	975.000	975.000
Subsidie Wij en wadvogels fas II	817.500	817.500
Budget Majeur 2023	2.265.257	0
	10.687.300	8.422.005

In 2023 zijn voor bovengenoemde projecten conform de jaarlijkse rapportage over de voorgang van de majeure projecten de jaarlast genomen. Voor meer informatie over de betreffende projecten wordt verwezen naar het jaarverslag. Voor toelichting over het project AHPD wordt verwezen naar de paragraaf bedrijfsvoering. De niet bestede middelen worden via een mutatie reserve beschikbaar in 2024.

Subsidie Waddenacademie	1.100.000	1.088.476
De subsidie voor 2023 bedroeg € 1.100.000.		
Voor 2022 was de subsidie € 1.100.000,- De vaststelling voor 2022 kwam uit op €1.088.476,- hierdoor valt de besteding in 2022 € 11.524,- lager uit als begroot		
NWO programma	300.000	300.000

Monitoring Dit onderdeel is bedoeld om vanuit het Waddenfonds de door de Waddenacademie te ontwikkelen en onderhouden Monitor structureel te vullen met Waddenfonds-specifieke gegevens.	100.000	8.746
Ontwikkelbudget Vanaf medio 2015 is door wijziging van de begroting een budget beschikbaar gesteld om – voorafgaand aan subsidieaanvragen – het Waddenfonds de kwaliteit van aanvragen voor complexe vraagstukken te laten bevorderen. Middelen in dit kader kunnen worden ingezet om vooronderzoek, haalbaarheidsonderzoek en coalitievorming te realiseren. Vanaf 2022 is voor communicatie voor 100,000,- geraamd uit dit budget.	300.000	199.959
Waardevermindering vorderingen Voor een toelichting op deze waardevermindering wordt verwezen naar de toelichting op de balans	0	428.824
Organisatiekosten Organisatiekosten 2023 Voor een nadere toelichting op de organisatiekosten wordt verwezen naar de paragraaf bedrijfsvoering.	2.600.000	2.346.578
Saldo van baten en lasten Het saldo van de totale baten en totale lasten bedraagt € positief	12.941.500	16.921.049
Onttrekking aan algemene reserve. In 2023 is het budget organisatiekosten met €850.000 opgehoogd ten laste van de algemene reserve. Zie paragraaf bedrijfsvoering	850.000	850.000
Onttrekking aan overloop bestemmingreserve	12.440.200	12.440.200
Onttrekking aan reserve Majeur In 2022 zijn er op diverse openstellingen en Majeure projecten minder of geen bestedingen geweest. De openstelling liepen door in 2023 en zijn opnieuw opgenomen in de begroting.	30.927.800	30.927.800
Mutatue Algemene reserve De niet bestede middelen 2023 thematisch budget zijn middels begrotingswijziging door het AB Toegevoegd aan de algemene reserve	-11.517.400	-11.517.400
Mutatie reserves Majeure	-39.320.500	-41.146.840
Mutatie reserves overloop De mutatie in de reserves betreft het doorschuiven van subsidiebudgetten die het dagelijks bestuur in 2023 als subsidieplafonds/tenders heeft opgenomen in openstellingsbesluiten maar waarvoor nog geen subsidieverlening of lastneming in 2023 kon plaatsvinden. Afronding van het openstellingsbesluit vindt in het nieuwe boekjaar plaats. Voor een specificatie van de doorgeschoven budgetten naar de diverse thema's wordt verwezen naar de toelichting op de balans.	-6.321.600	-6.321.600
Gerealiseerde resultaat	-0	2.153.209

Publicatie wet normering topinkomens

Overzicht 2023 - Model 1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling

Samenstelling bestuur 2023
Informatie Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT)

Naam		Functie	Aanvang en einde functievervulling in 2023	Omvang dienst-verband	Gewezen topfunctionaris ?	Dienstbetrekking	Beloning	belastbare en variabele onkosten vergoeding	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal bezoldiging	Toepasselijk WNT - Maximum	Motivering indien overschrijding : zie Opmerkingen:
Algemeen Bestuur												
Rosan Kocken	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland	AB lid (Voorzitter)	19-09-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Gert Jan Leerink	Statenlid provincie Noord-Holland	AB lid	20-05-2019 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Nick Roosendaal	Statenlid provincie Noord-Holland	AB lid	18-07-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Henk Emmens	Gedeputeerde provincie Groningen	AB lid	06-07-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Johan Hamster	Gedeputeerde provincie Groningen	AB lid	26-01-2022 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Susan Top	Gedeputeerde provincie Groningen	AB lid	05-07-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Matthijs de Vries	Gedeputeerde Provincie Fryslân	AB lid	27-09-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Friso Douwstra	Gedeputeerde Provincie Fryslân	AB lid	15-12-2021 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Eke Folkerts	Gedeputeerde Provincie Fryslân	AB lid	27-09-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Cees Loggen	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland	AB lid (Voorzitter)	29-04-2015 / 16-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Sietske Poepjes	Gedeputeerde Provincie Fryslân	AB lid	08-01-2019 / 17-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Klaas Fokkinga	Gedeputeerde Provincie Fryslân	AB lid	28-01-2020 / 17-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Mirjam Wulfse	Gedeputeerde provincie Groningen	AB lid	13-11-2019 / 04-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Fleur Gräper - van Koolwijk	Gedeputeerde provincie Groningen	AB lid	13-11-2019 / 04-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Rien Cardol	Statenlid Provincie Noord-Holland	AB lid	20-05-2019 / 16-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Dagelijks Bestuur												
Rosan Kocken	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland	DB lid (Voorzitter)	19-09-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Cees Loggen	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland	DB lid (Voorzitter)	29-04-2015 / 16-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Henk Emmens	Gedeputeerde provincie Groningen	DB lid	06-07-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Johan Hamster	Gedeputeerde provincie Groningen	DB lid	26-01-2022 / 04-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Matthijs de Vries	Gedeputeerde Provincie Fryslân	DB lid	19-09-2023 / 31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Sietske Poepjes	Gedeputeerde Provincie Fryslân	DB lid	08-01-2019 / 17-07-2023	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	0	0	**0**	n.v.t.	n.v.t.
Directie												
Gerben Huisman	Waddenfonds	Directeur / Secretaris	01-01-2020 / 31-12-2023	1 fte	nee	ja	124.938	0	20.548	**145.486**	223.000	n.v.t.
Geert Boesjes	Waddenfonds	Plv. Directeur / secretaris	10-12-2021 / 31-12-2023	1 fte	nee	nee	130.500	-	-	**130.500**	223.000	gedetacheerd van de prov. Fryslan aan het Waddenfonds, per 10 dec. 2022 valt dhr Boesjes onder de reguliere WNT-norm

Overzicht 2022 - Vergelijkende cijfers Wet Normering Topinkomens

Overzicht 2022 - Model 1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling

Directie												
Gerben Huisman	Waddenfonds	Directeur / Secretaris	01-01-2020 / 31-12-2022	1 fte	nee	ja	118.599	0	21.617	**140.216**	216.000	n.v.t.
Geert Boesjes	Waddenfonds	Plv. Directeur / secretaris	10-12-2021 / 31-12-2022	1 fte	nee	nee	4.107	-	-	4.107	9.000	gedetacheerd van de prov. Fryslan aan het Waddenfonds, de eerste 12 maanden valt dhr Boesjes onder topfunctionaris zonder dienstbetrekking, per 10 dec. 2022 valt dhr Boesjes onder de reguliere WNT-norm

Overzicht 2022 - Model 1b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 11

Gegevens 2022 **bedragen x € 1**	**Geert Boesjes**
Functiegegevens	plv. directeur / secretaris
Kalenderjaar	**2022**
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	01-01 t/m 09-12
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	0,96
Omvang van het dienstverband in uren per kalenderjaar	1872
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	€ 206
Maxima op basis van de normbedragen per maand	282.700
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	B10
Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)	
Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	Ja € 65,81
Bezoldiging in de betreffende periode	119.093
Bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	119.093
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	**119.093**
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	gedetacheerd van de prov. Fryslan aan het Waddenfonds, de eerste 12 maanden valt dhr Boesjes onder topfunctionaris zonder dienstbetrekking, per 10 dec. 2022 valt dhr Boesjes onder de reguliere WNT-norm

3. Overige gegevens

3.1 Resultaatbestemming

Explicitatie rekeningsaldo	**Bedrag**
Exploitatie en Organisatie kosten	€ 456.240,-
Niet besteed op subsidieplafonds	€ 415,-
Niet besteed op budget majeure projecten	-
Vrijval door vaststelling of herziening	€ 1.646.754,-
Renteopbrengst boven begroting	€ 49.799,-
Totaal	€ 2.153.209,-

Het dagelijks bestuur van het Waddenfonds stelt voor om het gerealiseerde resultaat over 2023 toe als volgt te bestemmen:

Toe te voegen aan de reserve majeure projecten	€ 667.438,-
Toe te voegen aan het budget thematische openstellingen	€ 1.485.771,-

Totaal gerealiseerd resultaat van 2023	**€**	**2.153.209**

4. Rechtmatigheidsverantwoording

Verantwoordelijkheid algemeen en dagelijks bestuur Waddenfonds

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het algemeen en dagelijks bestuur Waddenfonds toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het algemeen bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op 15 december 2023 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording van de Gemeenschappelijke regeling hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het algemeen bestuur bepaald en bedraagt 3% van de totale lasten inclusief de algemene reserve en is daarmee vastgesteld op € 897.000.

Bevinding

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens en er is geen sprake van overschrijdingen.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie hij onderneemt om afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

De afwijkingen (fouten en/of onduidelijkheden als gedefinieerd in de notitie rechtmatigheidsverantwoording) worden alleen in de rechtmatigheidsverantwoording vermeld indien de door het algemeen bestuur gestelde verantwoordingsgrens voor rechtmatigheid is overschreden. Op basis van afspraken tussen de algemeen bestuur en het dagelijks bestuur kunnen afwijkingen die lager zijn dan de verantwoordingsgrens in de paragraaf Bedrijfsvoering worden vermeld.

Leeuwarden, 12 januari 2024

Namens het dagelijks bestuur,

R.P.M. Kocken
Voorzitter

G.W. Huisman
secretaris-directeur

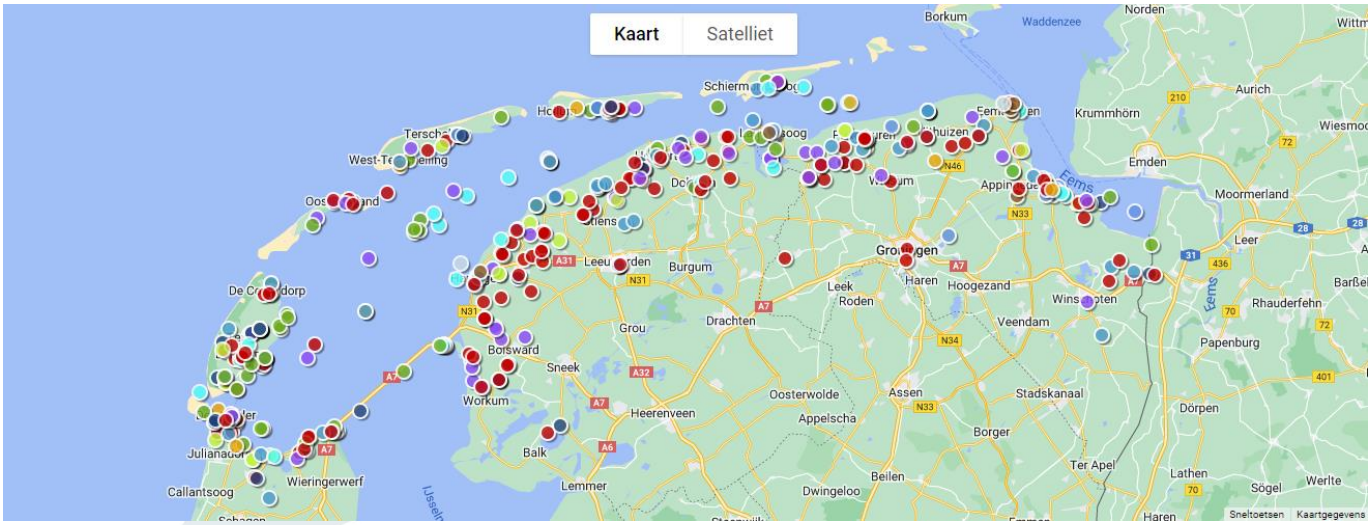
Bijlage 1: Verleende subsidies

In bijlage 1 wordt elk project beschreven, waaraan in 2023 een subsidie is verleend.

Bijlage 1 is onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1) Verleningen Budget Lokale Innovaties
   a) Budget Lokale Innovaties 2022
   b) Budget Lokale Innovaties 2023
2) Verleningen Thematische subsidieregelingen
   a) Verleningen Thematische openstelling 2022-01
   b) Verleningen Thematische openstelling 2023-01
3) Duurzame kennishuishouding
4) Majeure projecten

Op de interactieve **kaart** op onze website is meer informatie te vinden.



1.a. Verleende subsidies per project, Budget Lokale Innovatie 2022

Opslag historisch materiaal Dorpsvereniging Helpt Elkander

Aanvrager: Dorpsvereniging Helpt Elkander
Totale investering: € 95.622,-
Bijdrage Waddenfonds: € 47.222,-
Overheidsbijdrage: € 70.602,-
Overige bijdrage: € 25.020,-

Het project omvat de bouw van een schuur voor de opslag van oud gereedschap en een oude dorsmachine van Dorsvereniging Helpt Elkander op Terschelling. Ook zullen in voormalige oude duinlandjes bloemenmengsels en graan worden gezaaid. Zo blijven deze kleine graanakkers behouden en wordt de biodiversiteit versterkt. Door de opslagruimte kan een bekende cultuurhistorische traditie op het eiland behouden blijven. Het dorsen is een toeristische attractie waar veel mensen op af komen. Het project wordt breed gedragen in de eilander gemeenschap en versterkt de sociale vitaliteit en leefbaarheid op Terschelling.

Klimaatbestendige kringlooplandbouw met mycorrhiza

Aanvrager: Jan Buijs Agro advies
Totale investering: € 101.823,-
Bijdrage Waddenfonds: € 20.000,-
Overheidsbijdrage: € 70.911,-
Overige bijdrage: € 30.912,-

Door het gebruiken van de schimmelgroep mycorrhiza bij het zaaien, stekken en planten zijn gewassen beter in staat water en andere voedingsstoffen uit de bodem te halen. Voor de boeren op Texel is dit van groot belang, omdat zij in droogteperioden niet mogen beregenen. Dankzij de schimmels zullen de groenten de droogte beter kunnen doorstaan en zijn ze ook beter opgewassen tegen verzilting. Drie agrarische bedrijven nemen in dit regionale project een proef met mycorrhiza. Het project draagt bij aan een duurzame en klimaatbestendige landbouw op het eiland.

Erfgoedfestival voormalig Waddeneiland Wieringen

Aanvrager: Stichting cultuur binnen de Dijken
Totale investering: € 43.500,-
Bijdrage Waddenfonds: € 14.000,-
Overheidsbijdrage: € 39.000,-
Overige bijdrage: € 4.500,-

Het eiland Wieringen werd in 1924 met het vaste land verbonden door de aanleg van een dijk. Volgend jaar is dat honderd jaar geleden en ter gelegenheid daarvan vindt een erfgoedfestival plaats. Daar worden oude verhalen uit de eilandtijd via theaterstukken en monologen, omlijst door muziek, opgevoerd. Eerst wordt er een cursus scenario- en scriptschrijven gehouden voor geïnteresseerden, waarna mensen worden geïnterviewd die de oude verhalen nog kennen. Die gaan over de veranderingen die plaatsvonden op het voormalige eiland nadat de dijk was aangelegd.

Walk of Grief, een rouwpad op Terschelling

Aanvrager: Stichting Walk of Grief
Totale investering: € 107.141,-
Bijdrage Waddenfonds: € 49.750,-
Overheidsbijdrage: € 76.634,-
Overige bijdrage: € 30.507,-

Een rouwpad, in het Engels 'Walk of Grief', is een pelgrimstocht van enkele dagen, waarbij de deelnemers even los kunnen laten, tijd en ruimte kunnen nemen voor het verlies en steun vinden in de natuur. Het idee is om op

Terschelling een dergelijke rouwpad/route te ontwikkelen. De route voert langs natuur en cultuurhistorie die van symbolische waarde is voor mensen in rouw. De pelgrimstocht wordt ondersteund met een wandelbox inclusief routegids, een speldje, een website, mogelijkheden voor coaching en kunst programmering rond de route.

Realisatie beleeftuin en kassen

Aanvrager: Amelander koffiehuys & branderij
Totale investering: € 43.900,-
Bijdrage Waddenfonds: € 18.000,-
Overheidsbijdrage: € 28.000,-
Overige bijdrage: € 15.900,-

De Amelander Koffiehuys & Branderij is een ambachtelijke koffiebranderij waar koffies van hoogwaardige kwaliteit worden gebrand, geserveerd en verkocht. Het Koffiehuys is gevestigd aan het Kerkplein (centrum van Nes op Ameland). Met het project 'realisatie beleeftuin- en kassen' wil het Koffiehuys een beleeftuin aanleggen in het huidige tuinperceel en een aantal kleine kassen plaatsen op een extra perceel. Hier zal cichorei geteeld gaan worden waarvan een koffieproduct gemaakt en geschonken kan worden op Ameland, volledig cafeïnevrij. In de kasjes wil het Koffiehuys koffieplanten laten groeien om bezoekers te laten zien hoe het proces vanaf koffieteelt tot aan het schenken van een (hoogwaardige) kop koffie uitgevoerd wordt.

Er worden 6 kleine kassen beoogd, waar het Koffiehuys minstens 2 kassen (waarschijnlijk 3) wil gaan inzetten voor leerlingen van de Amelander basis- en middelbare school. Dit kan worden uitgevoerd in de vorm van een (maatschappelijke) stage, vrijwilligerswerk of hobby.

De Sterrentochten

Aanvrager: Mevrouw Joosten - Greidanus
Totale investering: € 29.609,-
Bijdrage Waddenfonds: € 6.365,50
Overheidsbijdrage: € 16.500,-
Overige bijdrage: € 13.109,-

Dit project is onder te verdelen in twee activiteiten: de organisatie van een wandel-fietstocht en het uitbreiden en onderhouden van de beleeftuin in Berlikum. De wandel-fietstocht gaat via Sint Jacobiparochie, de Westhoek naar de Waddenzee. Tijdens deze tocht gaan de deelnemers langs de Stjerrenbult, de Lauta tún en het astronomisch uurwerk in Wier. De thema's van de tuin zijn natuur, nachttuin en astronomie. Daarnaast gaan ze langs de nachttuin bij 'De Friezinn' in de Westhoek, die mede mogelijk is gemaakt vanuit het programma Donkerte.

1.b. Verleende subsidies per project, Budget Lokale Innovatie 2023

Inrichting Thijssehuis

Aanvrager: Stichting Thijssehuis
Totale investering: € 998.855,-
Bijdrage Waddenfonds: € 50.000,-
Overheidsbijdrage: € 625.357,-
Overige bijdrage: € 373.498,-

Het Thijssehuis in Den Burg wordt het nieuwe sociaal-culturele dorpshuiscentrum van Texel. Het nieuwe gebouw wordt medio 2024 opgeleverd door de gemeente Texel en biedt huisvesting aan Artex Kunstenschool, de Bibliotheek en jongerenorganisatie Young4Ever. Het Thijssehuis is echter meer dan deze drie partijen. Vanuit de gemeenschap is er vraag naar een buurthuis, een sociaal en cultureel ontmoetingscentrum voor iedereen op Texel, voor alle dorpelingen en voor alle leeftijden. Ook is er de vraag van kleine organisaties voor onderdak van activiteiten, zonder wens of noodzaak voor eigen accommodatie. Er wordt onder meer samengewerkt of er zijn plannen voor samenwerking met de historische vereniging Texel, Radio Texel (lokale omroep) Texelse Kunstenaarsvereniging ZOUT en Cultuureiland Texel.

Het Ziltepad, langs de ruige rand van het Noorden

Aanvrager: Stichting Alde Fryske Tsjerken
Totale investering: € 65.927,-
Bijdrage Waddenfonds: € 6.069,-
Overheidsbijdrage: € 11.521,-
Overige bijdrage: € 54.406,-

Met dit project willen Stichting Groninger Kerken en Stichting Alde Fryske Tsjerken een pilot draaien, gericht op het ontwikkelen van bezinningstoerisme in Friesland en Groningen. Deze pilot betreft het ontwikkelen van 4 wandel- en fietsroutes gekoppeld aan lokale kerken en in nauwe samenwerking met bewoners en plaatselijke ondernemers. De pilot vindt plaats in het gebied tussen Oostrum (waar ook in de kerk kan worden overnacht), Vierhuizen en Hornhuizen. Het gehele project kent een looptijd van 1 juni 2023 tot eind december 2023, waarbij de pilot zelf met 150 proefwandelaars op 1 september 2023 start en loopt tot 31 oktober 2023.

Naast de routes worden onder meer een podcast, een meditatie en inspiratiegids en een receptenbundel met streekproducten ontwikkeld. De promotie van dit project loopt via VisitWadden. De routes nodigen toeristen en eigen inwoners van het Noorden uit dit gebied te (her)ontdekken, te (leren) waarderen en tot bezinning te komen op basis van de kernwaarden van het gebied. Naast het faciliteren van de routes van kerk naar kerk, wordt een aanvullend programma van activiteiten aangeboden.

Herstel en inrichting kerkeiland Spijk

Aanvrager: Stichting oude Groninger kerken
Totale investering: € 192.113,-
Bijdrage Waddenfonds: € 50.000,-
Overheidsbijdrage: € 185.308,-
Overige bijdrage: € 6.805,-

Het project voorziet in herstel van de oorspronkelijke, historische tuinaanleg van het kerkeiland van Spijk. Het geheel door een gracht omgeven kerkhof wordt hersteld en heringericht naar de stijl van de eerste helft van de negentiende eeuw inclusief reconstructie en plaatsing van de brug. Met dit project wordt het landschappelijk erfgoed kenmerkend voor het wierdengebied - en daarmee een voor het Waddenkustgebied karakteristiek -, zichtbaar gemaakt en krijgt de identiteit van het dorp en leefbaarheid krijgen een enorme impuls.
Samen met de aanwezige dam over de gracht ontstaat hierdoor een wandelmogelijkheid. De toegankelijkheid en verblijfsaantrekkelijkheid voor inwoners, recreanten en toeristen wordt ook vergroot door de plaatsing van enkele banken op het kerkeiland. De beplanting wordt op een hedendaagse manier gedaan, zodanig dat wordt bijgedragen aan de biodiversiteit van de locatie. Daarnaast zullen bezoekers van het kerkeiland in informatie worden voorzien.

De Traanjagers

Aanvrager: Theaterkerk Nes
Totale investering: € 63.700,-
Bijdrage Waddenfonds: € 21.590,-
Overheidsbijdrage: € 44.670,-
Overige bijdrage: € 19.030,-

Tijdens de landschapstriënnale wordt een kleinschalig, cultureel evenement georganiseerd rondom een belangrijk onderdeel van het erfgoed van het Waddengebied: de walvisvaart. Hoewel er tegenwoordig een taboe rust op de walvisjacht, is de walvisvaart een belangrijk element van het Friese en Noord-Hollandse erfgoed – en dan met name van het Waddengebied. De Theaterkerk wil de verhalen uit de vergetelheid halen, met elkaar bespreekbaar maken en ervan leren. Dit wil Theaterkerk realiseren middels het ontwikkelen en uitvoeren van een maand durende tentoonstelling over de walvisvaart, genaamd 'De Traanjagers'.

Voedselgaard de Groenhof Terschelling

Aanvrager: Zelfpluktuin de Groenhof V.O.F.
Totale investering: € 261.425,-
Bijdrage Waddenfonds: € 50.000-
Overheidsbijdrage: € 60.000,-
Overige bijdrage: € 201.425,-

Op Terschelling wordt een voedselgaard aangelegd op een huidig weiland. Met dit project wordt een natuurinclusieve voedselgaard gerealiseerd, waar met vrijwilligers Waddenspecifieke producten verbouwd wordt die verkocht worden aan bewoners en toeristen.
De te realiseren voedselgaard moet voldoende producten opleveren, maar levert tegelijk een bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit op het eiland, is duurzaam en klimaatbestendig. Door het creëren van een jaarrond-afzet van eilandspecifieke producten wil dit project een bijdrage leveren aan een passende eilander tuinbouwsector. Er wordt op het vlak van kennisontwikkeling en -uitwisseling samengewerkt met de afdeling Agroforestry van WUR en lokale basisscholen.

Door het project open te stellen voor publiek wordt het onderdeel van en nieuw soort toeristisch aanbod op het eiland gebaseerd op de beleving van natuur-inclusieve en duurzame tuinbouw. Mensen mogen er zelf oogsten en komen daardoor in aanraking met deze vorm van tuinbouw, en tegelijkertijd wordt er meer bewustzijn gecreëerd over duurzame lokale voedselproductie. Tevens zullen er netwerken worden opgezet om de afzet te garanderen bij lokale winkeliers en horeca, om educatie te stimuleren en draagt het project bij aan sociale cohesie doordat het lokaal een gemeenschapsfunctie vervult.

Oogst-festival

Aanvrager: Stichting Johanna's Bos
Totale investering: € 23.420,-
Bijdrage Waddenfonds: € 8.000,-
Overheidsbijdrage: € 11.000,-
Overige bijdrage: € 12.420,-

Dit jaar wordt Oogst (een nieuw theaterfestival) georganiseerd bij Creatieve buitenplaats en voedselbos Johanna's Bos in Anna Paulowna. Tijdens het Oogst-festival komen bezoekers genieten van het voedselbos, de natuur in de omgeving en de ruimte grenzend aan het Wad. Het festival staat in het teken van de omgeving, de rust, ruimte, donkerte en landbouwgrond rondom Anna Paulowna. Vergezeld door kunst, muziek, poëzie en theater leren de bezoekers meer over wat er groeit en bloeit op het terrein en in de omgeving. Er worden tijdens het festival activiteiten georganiseerd rondom beleving van de kernwaarden van het Waddengebied, zoals workshops gekoppeld aan de zeeklei en een Donkerte excursie. Bezoekers genieten met al hun zintuigen van het bijzondere landschap.

Groenplan Oosternieland

Aanvrager: Dorpsbelangen Oosternieland
Totale kosten van het project: € 57.537,-
Bijdrage Waddenfonds: € 11.544,-
Overheidsbijdrage: € 21.544,-
Overige bijdrage: € 35.993,-

Het project Groenplan Oosternieland heeft als doel om samen met haar inwoners het dorp Oosternieland te vergroenen en het groen beleefbaar te maken. Landschapsversterkende maatregelen maken onderdeel uit van het groenplan, te weten: vergroening van de Oosternielandsterweg, Maarvlietweg en Battenweg, geüpgraded kolk: beleefbaar landschap van de Fivelboezem en het opwaarderen van de haven Meedsterwaar. Het Groenplan Oosternieland heeft als resultaat een gezonde leefomgeving die past in het landschap. Bewoners worden actief betrokken bij hun leefomgeving en de aanwezige natuur. Er ontstaan ruimere recreatie-mogelijkheden en de leefbaarheid in Oosternieland neemt hierdoor toe.n 2022 werkt Tussenland aan een voorstelling in de open lucht die op verschillende plekken aan de

Herberg Spoorzicht in Warffum

Aanvrager: Visserijbedrijf Rousant BV
Totale kosten van het project: € 117.000,-
Bijdrage Waddenfonds: € 50.000,-
Overheidsbijdrage: € 50.000,-
Overige bijdrage: € 67.000,-

Door middel van een renovatie en herbestemming van De Herberg wordt er in Warffum een belangrijke bijdrage gedaan aan de toeristische aantrekkingskracht en de educatieve infrastructuur gerelateerd aan de Wadden. De Herberg kan gaan fungeren als een ontmoetingsplek voor jong en oud, lokale bewoner en bezoeker van het gebied. De Waddenspecifieke kenmerken komen terug in zowel het lesprogramma als de beoogde invulling van de expositieruimte. Het project bestaat uit het realiseren van een nieuwe toeristische verblijfmogelijkheid in Warffum, waarbij een nieuw arrangement aangeboden gaat worden en waar het inrichten van een expositiezaal een onderdeel is. Deze ruimte zal niet alleen als expositieruimte gebruikt worden, maar er zullen ook presentaties over het Wad gehouden worden.

2.1 Verleende subsidies per project, subsidieregeling Thematisch 2022-01

Grootschalige verduurzaming in havengebied in Eemshaven

Aanvrager: Theo Pouw Secundaire bouwstoffen BV
Totale kosten van het project: € 4.654.500,-
Bijdrage Waddenfonds: € 1.000.000,-
Overheidsbijdrage: € 1.000.000 ,-
Overige bijdrage: € 3.654.500,-
Thema: "Duurzame Waddenhavens"

De doelstelling van dit project is grootschalige verduurzaming van het huidige industriële productieproces. Dit vindt plaats door het zogenaamde 'quenchkanaal' (koeling van gas) in het huidige industriële reinigingsproces van verontreinigde gronden, zo te ontwerpen en te realiseren dat een tweeledige doelstelling wordt gerealiseerd. Enerzijds wordt door warmtebehoud een aanzienlijke reductie behaald (ca. 15%) op de benodigde fossiele brandstoffen in het proces. Anderzijds vindt ook terugwinning van grondstoffen plaats die hoogwaardig kunnen worden gerecycled als cement-vervanger.

Zuiver van Boord

Aanvrager: Noah Water Solutions
Totale kosten van het project: € 1.131.696,-
Bijdrage Waddenfonds: € 565.848,-
Overheidsbijdrage: € 679.018 ,-
Overige bijdrage: € 452.678,-
Thema: meerdere gespecificeerde doelen binnen de thema's 'Water, bodem, licht en geluid', 'Duurzame Waddenhavens', 'Duurzame recreatie en toerisme".

De aanvraag is gericht op het ontwikkelen van een compacte waterzuivering voor de bruine vloot en werkschepen. Het doel is om binnen het project te werken aan een systeem dat lozingen van huishoudelijk afvalwater en bilgewater in de Waddenzee voorkomt en aan Europese lozingseisen zal voldoen. Konkaav Consultancy & Innovation uit Tjalleberd, BDS-Harlingen en NOAH Water Solutions (Gavere, België) willen Electro-Coagulatie (EC-F) inzetten als techniek om bilge- en huishoudelijk afvalwater aan de bron te reinigen. Deze innovatieve technologie zal grondig getest worden op meerdere schepen gedurende het project.

Compacte Aardgasvrije Integrale Warmte Oplossing (CAIWO)

Aanvrager: Stichting Het kan Wel!
Totale kosten van het project: € 1.684.927,-
Bijdrage Waddenfonds: € 975.765,-
Overheidsbijdrage: € 975.765 ,-
Overige bijdrage: € 709.162,-
Thema 2: "Duurzame Energiehuishouding"

CAIWO is een project waarbij een compact en relatief goedkoop systeem voor energie- en warmtevoorziening inclusief warmteopslag (zoutbatterij) wordt uitgetest in de praktijk. Het project richt zich op het collectief verduurzamen van de energievoorziening van dorpen en wijken met een integrale, compacte, plug & play, aardgasvrije maatwerk oplossing. In dit project staat de doorontwikkeling van het prototype naar een gereed product centraal (TRL 6-8). Het is de intentie om de overgang van prototype naar marktintroductie gereed product te realiseren en na afloop van het project direct te starten met massaproductie voor de transitie naar aardgasvrije dorpen en wijken in het Waddengebied. Deze productie zal plaats vinden in regionaal – onder meer in Groningen, Friesland en Kop van Noord-Holland – te realiseren meerdere assemblagehallen van elk 5000m2 waar jaarlijks per hal 1000 units worden vervaardigd.

Vernieuwing de Noordwester

Aanvrager: Stichting de Noordwester
Totale kosten van het project: € 1.822.945,-
Bijdrage Waddenfonds: € 989.020,-
Overheidsbijdrage: € 1.661.944,-
Overige bijdrage: € 833.925,-
Thema: Duurzame energiehuishouding en duurzame recreatie en toerisme

Natuurcentrum De Noordwester op Vlieland wordt verbouwd en heringericht. Het gebouw krijgt een transparante entree en de tuin wordt aangekleed met inheems groen en krijgt een terras. Het interieur wordt gestript en verduurzaamd. Aan de hand van thema's krijgt het museum een nieuwe indeling. De nadruk ligt op de kwetsbaarheid van het eiland en op Waddenzee Werelderfgoed. Onder meer een 3D-film en audiotour belichten het ontstaan en de dynamiek van de Wadden, de flora en fauna, het landschap, maar ook de samenleving op het eiland en de verdwenen dorpen. De Noordwester is tevens de huiskamer van het eiland, van waaruit diverse excursies vertrekken en aankomen.

Project herontwikkeling Tocamaheerd

Aanvrager: Stichting Tocamaheerd
Totale kosten van het project: € 1.721.321,-
Bijdrage Waddenfonds: € 1.000.000,-
Overheidsbijdrage: € 1.690.000 ,-
Overige bijdrage: € 31.321,-
Thema: "Werelderfgoed, cultuurhistorie & landschapsontwikkeling" en "Duurzame recreatie en toerisme"

Rijksmonument Tocamaheerd in Uithuizen wordt gerestaureerd en krijgt een nieuwe functie. Er komt een museumwinkel annex expositie- en ontvangstruimte en de tuin wordt heringericht. De eeuwenoude herenboerderij krijgt ook erfgoedlogies voor de cultuurtoerist en verder worden er arrangementen en fiets- en wandeltochten in de omgeving aangeboden. Cultuurhistorische collecties krijgen een plek in de expositieruimte, waar tevens een toeristisch informatiepunt komt. De historische slingertuin, ontworpen door de bekende tuinarchitect Gerrit Vlaskamp, wordt in oude luister hersteld. Een beeldentuin en boomgaard worden er onderdeel van.

Ontwikkeling en demonstratie kleinschalige wei verwerkingsinstallatie Terschelling

Aanvrager: Kaasmakerij de Terschellinger BV
Totale kosten van het project: € 2.196.760,-
Bijdrage Waddenfonds: € 1.000.000,-
Overheidsbijdrage: € 1.388.952 ,-
Overige bijdrage: € 807.808,-
Thema: Duurzame agrarische sector

De Kaasmakerij op Terschelling wil een kleine installatie ontwikkelen en bouwen om het restproduct wei te verwerken tot streekproducten als lactose en ricotta. Momenteel wordt de wei nog geloosd op het riool. De installatie zal verder het water in de wei en de warmte die vrijkomt bij het proces van kaasmaken terugwinnen en hergebruiken. De in het proces opgedane kennis wordt gedeeld met kaasboeren op Ameland en Schiermonnikoog en andere stakeholders. Het project draagt bij aan een duurzame economische ontwikkeling op het Waddeneiland.

Herbestemming voormalig cultuurhistorische Watertoren Sint Jacobiparochie

Aanvrager: Stal Hermes BV
Totale kosten van het project: € 1.493.100,-
Bijdrage Waddenfonds: € 398.553,-
Overheidsbijdrage: € 398.553,-
Overige bijdrage: € 1.094.547,-
Thema: Werelderfgoed, cultuurhistorie en landschapsontwikkeling

Het project richt zich op de herbestemming van de voormalige watertoren van St.- Jacobiparochie. Hiertoe is de aanvrager voornemens om in de toren een gratis toegankelijke uitkijkpost (belvedère), een bezoekerscentrum en expositieruimte en overnachtingsmogelijkheden (welke buiten de Waddenfonds aanvraag vallen) te realiseren. Rondom de voormalige watertoren zal de aanvrager een rustpunt voor fietsers en wandelaars realiseren, alsmede de herinrichting van het omliggende terrein met waterpartijen en wandelpaden.

2.2 Verleende subsidies per project, subsidieregeling Thematisch 2023-01

Van stinzenplant tot Börgbloumkes

Aanvrager: Landschapsbeheer Groningen
Totale kosten van het project: € 1.471.810,-
Bijdrage Waddenfonds: € 866.775,-
Overheidsbijdrage: € 1.260.051 ,-
Overige bijdrage: € 211.759,-
Thema: "Natuur" en "Duurzame recreatie en toerisme"

Met het project wordt beoogd de stinzenflorabiotopen als groen erfgoed duidelijk op de kaart te zetten, kennis te delen, locaties optimaal (her) in te richten en een samenwerkingsverband op te zetten. Daarvoor wordt eerst een inventarisatie naar de stinzenflorabiotopen in het noordelijke zeekleilandschap langs de Waddenkust uitgevoerd.

Soundings Listen to the Land

Aanvrager: Stichting Sense of Place
Totale kosten van het project: € 2.482.627,-
Bijdrage Waddenfonds: € 500.000,-
Overheidsbijdrage: € 1.500.000,-
Overige bijdrage: € 982.627,-
Thema: Duurzame recreatie en toerisme

Soundings is een kunstroute van 75 kilometer langs de Groninger Waddenkust. De route verbindt 9 vaste "kerninstallaties" met in totaal 21 objecten, die bewoners en bezoekers de kernwaarden van het waddengebied laten beleven door geluid en stilte. De kunstwerken nodigen uit om stil te staan bij wat dit gebied zo uitzonderlijk maakt. Ze verbinden verleden, heden en toekomst en maken gebruikers bewust van het waddenlandschap binnen- en buitendijks en zijn bijzondere ontstaansgeschiedenis.

Van de 9 kerninstallaties zijn er 5 toegekend binnen het project via het Waddenfonds. Het gaat hierbij om de volgende installaties:

- Noordpolderzijl – Hoge stoelen
- Uithuizerwad – Willem Barentsz
- Molen Goliath – Banken
- Uithuizermeeden – Maaiveld
- Noordpool - Donker.

Bedrijventerrein Vlieland Gasloos

Aanvrager: Gemeente Vlieland
Totale kosten van het project: € 3.991.899,-
Bijdrage Waddenfonds: € 875.465,-
Overheidsbijdrage: € 875.465 ,-
Overige bijdrage: € 3.116.434,-
Thema: Duurzame Energie

Vlieland wil komend decennium in haar warmtebehoefte voorzien middels een warmtenet. Dit project betreft de aanleg van een innovatief warmtenet met buffer dat gevoed wordt door zowel hoog-(zonnewarmte) als laagtemperatuur (aquathermie) -collectoren. Het systeem wordt voorzien van een te ontwerpen beheer- en regelsysteem dat warmtevraag en -aanbod 24/7 reguleert.

Vanwege de investeringen, maar vooral ook vanwege het innovatieve karakter is gekozen voor een gefaseerde aanpak en opschaling. Na afronding van fase 1 en 2 is het resultaat een werkend warmtenet waarin de warmte wordt geleverd door een combi van thermische energie uit oppervlaktewater en zonnethermie. Onderdeel daarvan is een buffer en warmtemanagementsysteem.

Bij het slagen van de pilot, wordt het aardgasverbruik in de jachthaven en het bedrijventerrein in 2030 gereduceerd tot nul. In potentie is er voldoende duurzame energie voorradig om ook Oost-Vlieland van voldoende warmte te voorzien. Dat is echter geen onderdeel van de aanvraag, maar is fase 3 van het project.

Van Loodskantoor naar Oesterparel

Aanvrager: De Oesterfabriek BV
Totale kosten van het project: € 761.907,-
Bijdrage Waddenfonds: € 275.700,-
Overheidsbijdrage: € 275.700,-
Overige bijdrage: € 486.207,-
Thema: Duurzame recreatie en toerisme

Het project kent drie onderscheidende activiteiten:
- het ontwikkelen van arrangementen en partnerschappen op het gebied van natuurexcursies en oesterrapen;
- het ontwikkelen van een lesprogramma voor scholen en groepen scholieren.
- het renoveren en herinrichten van het oude Loodsgebouw met als bestemming een ontvangstruimte, proeflokaal en verwerkingsruimte voor demonstraties en bereidingen van Waddenoesters.

Het oude vervallen Loodsgebouw wordt intensief gerenoveerd om het in oude grandeur te herstellen. Er wordt een ontvangstruimte annex proeflokaal voor de excursies ingericht, met daarin een expositie over het wad en het loodswezen, in samenwerking met het Loodswezen en de Waddenvereniging. Er wordt een professionele verwerkingsruimte voor de Waddenoesters gerealiseerd. De verwerking en bereiding van oesters is onderdeel van de excursie, al dan niet met een optioneel te boeken proeverij. Daarnaast wordt de ruimte gebruikt om de geraapte oesters te prepareren en te verpakken voor horeca en andere gebruikers in het Waddengebied.

Sea Silt Ceramics

Aanvrager: Koninklijke Tichelaar BV
Totale kosten van het project: € 1.558.724,-
Bijdrage Waddenfonds: € 722.349,-
Overheidsbijdrage: € 825.000,-
Overige bijdrage: € 733.724,-
Thema: “Natuur” en “Water, bodem, licht en geluid”

Koninklijke Tichelaar B.V. ontwikkelt een integrale circulaire productieketen door gebaggerd slib uit de Eems-Dollard als grondstof voor de keramische industrie in te zetten. Op labniveau is dit reeds gelukt. Het project is een samenwerkingsverband met Humade, Groningen Seaports en Deltares.

Het project bestaat uit twee deelprojecten die samen een nieuwe productieketen vormen en elkaar wederzijds beïnvloeden: het ontzilten van het slib tot grondstof voor de keramische industrie en het inrichten van een proefproductielijn waarin de nieuwe slibklei verwerkt wordt tot keramische producten waarvan de beste recepturen zullen worden gecertificeerd.

3. Duurzame Kennishuishouding

Waddenacademie

Verlening boekjaarsubsidie Waddenacademie 2023

Een belangrijke doelstelling van het Waddenfonds is het ontwikkelen van kennis over het Waddengebied en het borgen ervan voor toekomstige generaties. In de vorm van een boekjaarsubsidie kreeg de Waddenacademie in 2023 € 1,1 miljoen voor de uitvoering van haar taken zoals uitgewerkt in het aangeleverde werkplan voor 2023.

Vaststelling boekjaarsubsidie Waddenacademie 2022
In 2022 heeft de Waddenacademie € 1.100.000,- ontvangen om de met haar afgesproken taken uit te voeren. De gerealiseerde subsidiabele kosten bedragen € 1.088.476,-. Er is sprake van een onder realisatie van €11.524,-. De Waddenacademie heeft dit bedrag terug betaald aan het Waddenfonds.

De kerntaken agenderen, programmeren, informeren en monitoren zijn uitgevoerd door de Waddenacademie conform het door het Waddenfonds goedgekeurde werkplan 2022. In het jaarverslag van de Waddenacademie over 2022 staat wat er per kerntaak en per activiteit aan activiteiten is uitgevoerd.

Vastgestelde bijdrage Waddenfonds : € 1.088.476,-

Doelrealisatie:
De Waddenacademie heeft met het uitvoeren van haar kerntaken invulling gegeven aan de vierde doelstelling van het Waddenfonds: het ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding voor het Waddengebied.

NWO programma - Onderzoek impact mens op Waddengebied

In 2020 heeft het Waddenfonds een voorstel bij het NWO ingediend voor een trilateraal onderzoeksprogramma naar de Waddenzee, voor uitvoering door NWO in het kader van de NWA. Het Waddenfonds heeft in 2021 besloten een financiële bijdrage ter grootte van € 500.000,- te doen aan dit thematische programma.

In 2023 is € 300.000,- uitgekeerd aan het NWO programma.

Conform afspraak, kan NWO maximaal 9 procent van dit beschikbare budget besteden aan uitvoeringslasten. Het definitieve bedrag van de uitvoeringskosten zal in mindering worden gebracht van de subsidiebedrag in de call for proposals.

4. Verleningen majeure projecten

Opschaling van Blue energy installatie met ecologische meerwaarde op de Afsluitdijk (REDSTACK)"

Aanvrager: RedSTACK BV
Totale kosten van het project: € 11.134.707,-
Bijdrage Waddenfonds: € 4.904.022,-
Overheidsbijdrage: € 7.894.022,-
Overige bijdrage: € 3.240.685,-
Hoofddoel C: "Een duurzame economische ontwikkeling in het Waddengebied"
Themalijn: "Stimuleren ontwikkeling en opschalen van technieken voor de productie van elektriciteit uit water en/of de integratie van dergelijke technieken met versterking van dijken in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma/Deltaprogramma".

Het project omvat het onderzoek naar en ontwikkeling van een ecologisch verantwoorde waterinname en watervoorbehandeling, alsook de ontwikkeling van grote industriële stacks en bijbehorende assemblage, die in later stadium geproduceerd en verkocht kunnen gaan worden. Er wordt een membraaminstallatie ontwikkeld die op basis van ionenuitwisseling tussen zoet en zout water duurzame elektriciteit op wekt. Na succesvolle afronding van deze pilot is verdere opschaling van de techniek tot een commerciële energie installatie van 100MW de doelstelling. In potentie kunnen er aanzienlijke hoeveelheden duurzame elektriciteit worden opgewekt als 'baseload' (24/7 productie) waarmee naar verwachting in een substantieel deel van het elektriciteitsverbruik van huishoudens in het kustgebied kan worden voorzien: ca. 50%.

Concreet komt er een 16,5 kW Blue Energy installatie op de Afsluitdijk waarmee aangetoond kan worden dat het technisch en economisch haalbaar is om op een verantwoorde wijze Blue Energy te winnen in een kwetsbaar natuurgebied zoals de Waddenzee. Als onderdeel van het project worden maatregelen ontwikkeld en deels al uitgevoerd die leiden tot versterking van de onderwaternatuur in de vorm van vismigratie, natuurlijke harde structuren als mosselbanken en verbetering van de waterkwaliteit van de Waddenzee. Dit brengt het Waddengebied in de unieke positie van het realiseren van de eerste Blue Energy productie-installatie ter wereld voor het winnen van schone, CO2-vrije energie uit water. Voor het Waddengebied koppelt Blue Energy een duurzame economische ontwikkeling aan een industriële toepassing met lage ecologische footprint en meerwaarde voor de onderwaternatuur.

Wij en Wadvogels fase II

Aanvrager: Vogelbescherming Nederland
Totale kosten van het project: € 16.831.131,-
Bijdrage Waddenfonds: € 3.000.000,-
Overheidsbijdrage: € 13.545.952,-
Overige bijdrage: € 3.285.179,-
Hoofddoel A : "vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied"
Themalijn: "Versterken swimway voor vissen en flyway"

Het programma Wij &Wadvogels richt zich primair op het bijdragen aan het bereiken van gezonde wadvogelpopulaties. Wij &Wadvogels Fase II bestaat uit 25 deelprojecten en is ontwikkeld door zeven partners: Het Groninger Landschap, It Fryske Gea, Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Vogelbescherming Nederland en de Waddenvereniging.

Binnen het programma zijn maatregelen ingericht om (een deel van) de bedreigingen van vogels het hoofd te bieden door de inzet van drie complementaire sporen:

1. Fysieke maatregelen door aanleg en inrichting van nieuwe locaties binnen- en buitendijks voor wad-, weide- en duinvogels en/of versneld herstel van bestaande locaties. Deze maatregelen leiden veelal tot ander beheer.
2. Gedragsverandering door bewustwording en draagvlak om de menselijke verstoring met negatieve effecten op vogels te verminderen in het hele Waddengebied via eigentijdse inzichten op het gebied van gedragsbeïnvloeding van mensen, communicatie en voorlichting, zowel gericht op het brede publiek als op specifieke hoog-prioritaire gebieden.

3. Kennis vergaren en uitwisselen door goed meten van de effectiviteit van maatregelen (ingreep-effect relaties) en opbouw en vastlegging van zich al dan niet bewezen hebbende beschermingsmaatregelen (conservation evidence) en actieve (inter-) nationale kennisuitwisseling: leren door doen.

De nadruk ligt binnen deze drie sporen op de uitvoering van fysieke maatregelen.

Waakvogels

Aanvrager: Rijksuniversiteit Groningen
Totale kosten van het project: € 10.000.000,-
Bijdrage Waddenfonds: € 2.245.711,-
Overheidsbijdrage: € 10.000.000,-
Overige bijdrage: € 0,-
Hoofddoel A : "Het vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied"
Themalijn: "Versterken swimway voor vissen en flyway voor vogels"

Het project richt zich op het verwerven van ontbrekende kennis ten aanzien van de ecologische schakelfunctie van de Waddenzee als onderdeel van de Flyway.

Aan de hand van monitoring van een zestal zorgvuldig uitgekozen vogelsoorten wordt kennis verworven over de werking en effecten van (herstel)maatregelen en ingrepen in het Waddengebied. De monitoring richt zich op terreingebruik van de vogels, areaal geschikt leefgebied, voedselbeschikbaarheid en voedselopname, verstoring, demografie en het gedrag van de vogels. Hiervoor worden tellingen, zendering en veldwaarnemingen per vogelsoort verricht. De monitoring is aanvullend op bestaande monitoring en maakt bij het analyseren van de resultaten gebruik van historische gegevens. Het project heeft de ambitie om op systeemniveau de belangrijke ontwikkelingen te kennen, om daarmee te begrijpen hoe dit doorwerkt op locatieniveau.

bentacera

Accountantsverslag

GR Waddenfonds, 29 februari 2024

Accountantsverslag jaarrekening 2023
GR Waddenfonds

Aan het algemeen en dagelijks bestuur van
GR Waddenfonds
Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden

29 februari 2024

Geacht bestuur,

Hierbij bieden wij u ons accountantsverslag aan dat wij hebben opgesteld in het kader van onze controle op de jaarrekening 2023 van GR Waddenfonds. Wij hebben onze controle uitgevoerd in overeenstemming met onze opdrachtbevestiging van 22 september 2023.

Het accountantsverslag bevat bevindingen en conclusies die naar aanleiding van onze werkzaamheden naar voren zijn gekomen. Wij zullen u informeren over de volgende onderwerpen:

- Belangrijkste bevindingen vanuit de jaarrekeningcontrole
- Kwaliteit van de interne organisatie
- Onafhankelijkheid en controleaanpak

Onze controle is gericht op het vormen van een oordeel omtrent de jaarrekening over het jaar 2023. Bij de uitvoering van onze controle hebben wij de volledige medewerking en ondersteuning van de medewerkers van GR Waddenfonds ondervonden.

De mogelijkheid om een open en eerlijk dialoog met u te voeren, vormt een essentieel onderdeel van ons controleproces. Wij waarderen deze mogelijkheid om de inzichten die uit onze controle voorkomen met u te delen.

Hoogachtend,
Bentacera Registeraccountants B.V.

Was getekend:
T.A. Schurer RA

Accountantsverslag jaarrekening 2023
GR Waddenfonds

Dashboard jaarrekeningcontrole

Management informatie

- Controleverklaring
- Overzicht controlebevindingen
- Materialiteit

Bevindingen jaarrekening

- Lastneming majeure subsidies
- Bevindingen subsidieverlening, -betaling en -vaststellingen
- Bijzondere waardevermindering overige vorderingen

Interne beheersing

- Onze rol bij de beoordeling van de bedrijfsvoering
- Ons beeld van uw significante processen
- Wij hebben uw IT-omgeving beoordeeld

Overige aangelegenheden

- Geen aanwijzingen van fraude tijdens controle
- Naleving wet- en regelgeving
- Wet normering topinkomens
- Onze urenbesteding

Management informatie

Management samenvatting

1.1 Controleverklaring

Wij hebben onze controlewerkzaamheden afgerond en er resteren geen materiële ongecorrigeerde controleverschillen en/of onzekerheden. Een aanpassing van de aard van de controleverklaring is om die reden niet noodzakelijk.

Wij zijn voornemens een goedkeurende controleverklaring bij de jaarrekening 2023 van GR Waddenfonds te verstrekken. In deze verklaring bevestigen wij dat de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van zowel het vermogen en resultaat per 31 december 2023.

Zoals bij u bekend zijn wij op dit moment nog in afwachting van de aanpassing van de accountantsnormen die verbonden zijn aan de jaarrekening van decentrale overheden, het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (BADO). Omdat het BBV en het BADO nog niet zijn aangepast hebben wij als accountant geen grondslag voor de controleverklaring en dit heeft tot gevolg dat wij nog geen controleverklaring kunnen afgeven.

Op dit moment is overleg gaande tussen alle verantwoordelijke instanties om tot een gewenste oplossing te komen. Een eventuele oplossing wordt op zijn vroegst eind maart 2024 verwacht.

1.2 Overzicht van controlebevindingen en onzekerheden

Tijdens de controle zijn geen controlebevindingen geconstateerd die van invloed zijn op het resultaat. De door ons gehanteerde correctiegrens voor controlebevingen betreft € 6.000.

Vanuit de jaarrekeningcontrole zijn de presentatiecorrecties als volgt samen te vatten:

- Aanpassing vrijval majeure subsidie Spuitcentrale Kornwerderzand € 2.569.900, in de jaarrekening versie 1 is deze post gesaldeerd met de lastneming majeure subsidies,
- Aanpassing WNT-verantwoording ten aanzien van de bezoldiging van dhr. G. Boesjes (in jaarrekening versie 1 is bezoldiging opgenomen inclusief BTW),
- Toevoeging meerjarige verplichtingen aan de niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen, en
- Overige aanpassingen, waaronder de uitsplitsingen en/of toelichtingen op de bestemmingsreserve en vorderingen op openbare lichamen.

Gedurende de uitvoering van onze controlewerkzaamheden hebben wij regelmatig onze bevindingen met medewerkers van uw organisatie gecommuniceerd.

De genoemde presentatiecorrecties zijn verwerkt in de aangepaste jaarrekening. De hiervoor opgenomen bevindingen doen derhalve geen afbreuk aan het door ons afgegeven oordeel in de controleverklaring.

Management samenvatting

1.3 Verantwoordelijkheden jaarrekening

Het dagelijks bestuur van GR Waddenfonds is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening 2023 en voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude en fouten. Het algemeen bestuur is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het jaarrekeningproces.

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening 2023 van GR Waddenfonds. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, overeenkomstig het bepaalde in artikel 217 lid 3 van de Provinciewet en het besluit Accountantscontrole Decentrale Overheden (BADO).

1.4 Materialiteit

De reikwijdte van onze controle wordt beïnvloed door de materialiteit die wij hanteren bij de uitvoering van de controlewerkzaamheden. De materialiteit komt tot stand op basis van onze risicoschatting, de kwaliteit van uw interne beheersing en onze professioneel kritische instelling.

Materialiteit kan hierbij worden gedefinieerd als het bedrag waarop de gebruikers van de jaarrekening hun beslissing zouden aanpassen, mocht een dergelijke afwijking, elk afzonderlijk of in totaal, niet zijn gecorrigeerd in de jaarrekening. De hoogte van de materialiteit wordt bepaald door onze inschatting van dit bedrag waarbij gebruikers een andere beslissing nemen op basis van de jaarrekening.

Onze controle houdt in dat wij niet alle transacties controleren.
Op hetgeen is aangegeven in het Besluit Accountantscontrole Decentrale Overheden (hierna: BADO) bedraagt de goedkeuringstolerantie ten aanzien van fouten in de jaarrekening 1% van de omvangbasis. Ten aanzien van onzekerheden in de controle bedraagt de goedkeuringstolerantie 3% van de omvangbasis.
Dit is in overeenstemming met het controleprotocol van GR Waddenfonds.

Uitvoeringsmaterialiteit
In onze controlemethodologie hebben wij als uitgangspunt dat de uitvoeringsmaterialiteit in principe tussen 50 - 75% dient te zijn van de materialiteit, afhankelijk van de interne beheersing van de entiteit. Ten aanzien van de controle hebben wij een overwegend gegevensgerichte controleaanpak gehanteerd. Wij hebben ten aanzien van de controle het midden van de range gehanteerd, oftewel een percentage van ca. 65%. Voorgaand resulteert in een uitvoeringsmaterialiteit van € 120.000. In het controleprotocol van GR Waddenfonds is bepaald dat de rapporteringstolerantie 5% (€ 6.000) bedraagt van de goedkeuringstolerantie.

Kwalitatieve overwegingen
Naast het hanteren van een kwantitatieve materialiteit, beoordelen wij gedurende het gehele controleproces of wij tijdens de uitvoering van onze werkzaamheden signalen ontvangen of omstandigheden constateren die - ondanks dat deze in euro's van geringe omvang zijn - een mogelijke indicatie voor fraude of het niet-naleven van relevante wet- en regelgeving zijn.

Bevindingen jaarrekening

Bevindingen jaarrekening

2.1 Lastneming majeure subsidies

Huidige systematiek van lastneming
De lastneming van de Majeure projecten wordt afgeleid van het kasritme; dit in overeenstemming met de in 2020 doorgevoerde stelselwijziging. Het kasritme wordt afgeleid van de definitieve begroting van de subsidieontvanger, zoals deze ten grondslag ligt aan de subsidieverlening.

Indien er wijzigingen in het project optreedt, bijvoorbeeld als gevolg van vertraging in de uitvoering of substantiële wijziging (lees: verlaging) in de gerealiseerde kosten, dan dient de lastneming hierop tussentijds te worden herzien. Dit om significante terugnemingen in de lastneming in vervolgjaren te voorkomen en de schommelingen in het resultaat zoveel mogelijk te beperken. In de gevallen dat er geen voorschot wordt aangevraagd en wordt afgeweken van het kasritme dient de doelmatigheid van financiële verantwoording heroverwogen te worden.

Het adequaat monitoren van de werkelijke voortgang is van belang om dergelijke schommelingen tijdig in te kunnen schatten. Hierbij is gekozen om de feitelijke verplichting te monitoren en indien van toepassing de lastneming te wijzigen op basis van de ingediende voortgangsrapportage.

Evaluatie lastneming
Wij hebben geconstateerd dat in veel gevallen de werkelijke voortgang afwijkt van het initiële kasritme. Zoals hierboven aangegeven wordt dit beoordeeld op basis van de door de subsidieontvanger ingediende voortgangsrapportage. Het toetsen van de werkelijke voortgang heeft tot doel de lastneming van GR Waddenfonds parallel te laten lopen met de uitvoering van de activiteiten die worden uitgevoerd door de subsidiënt en hiermee significante terugnemingen in de lastneming bij vaststelling van de subsidies te beheersen.

Voor de lastneming op Majeure projecten 2023 zijn de voortgangsrapportages toegepast, echter zien wij dat deze rapportages hoofdzakelijk betrekking hebben op de periode tot en met 2022. Voor het lopende jaar (2023) wordt de lastneming aanvullend bijgesteld door GR Waddenfonds op basis van de oorspronkelijke projectbegroting. Er wordt geen of onvoldoende rekening gehouden met het feit dat afwijkingen in het project zich doorvertalen in de realisatie van het project voor de komende jaren. Hiermee blijft er sprake van "schommelingen" in het beeld van de werkelijke voortgang, tevens is er sprake van een niet effectieve werkwijze.

Mogelijkheden alternatieve werkwijze lastneming
Op 14 februari 2024 hebben wij de lastneming majeure subsidies met u besproken. Naar aanleiding van dit gesprek bent u voornemens in 2024 een wijziging door te voeren voor wat betreft de lastneming majeure subsidies.

De volgende uitgangspunten/werkstappen kunnen hierbij worden gevolgd:
- Bij afgifte van de subsidieverleningsbeschikking wordt in het boekjaar de toegekende subsidiebijdrage aan een bestemmingsreserve toegevoegd en indien nodig een toelichting opgenomen in de niet uit de balans blijkende verplichtingen.
- De (volledige) last nemen in het jaar waarin de subsidieontvanger start met de feitelijke uitvoering van de activiteiten op basis van de startdatum van de projectperiode in de subsidiebeschikking.
- Bij significante wijzigingen (in de projectperiode en/of –kosten) wordt de subsidiebeschikking herzien en lastneming tussentijds bijgesteld.
  Het criterium “significant” dient hierbij vooraf duidelijk te worden gedefinieerd (XX% of een normbedrag).

Deze stelselwijziging kunt u doorvoeren in boekjaar 2024 nadat aanpassing heeft plaatsgevonden van de financiële verordening van GR Waddenfonds.

Bevindingen jaarrekening

2.2 Bevindingen subsidieverlening, -betaling en -vaststellingen

Wij hebben gegevensgerichte controlewerkzaamheden uitgevoerd op de uitbetalingen, verleningen en vaststellingen van subsidies. Voor de subsidievaststellingen – met een toegekend subsidiebedrag van > € 125.000 – hebben wij inhoudelijk getoetst of bij het vaststellingsverzoek een controleverklaring aanwezig was en of deze accountant in zijn oordeel een uitspraak heeft gedaan over de getrouwheid en rechtmatigheid van de subsidiedeclaratie. Deze werkzaamheden hebben wij uitgevoerd om te kunnen vaststellen of uw rechtmatigheidsoordeel in de rechtmatigheidsverantwoording in voldoende mate door u is onderbouwd.

Vanuit de interimcontrole hebben wij in dit kader kennis genomen van de uitgevoerde werkzaamheden en bevindingen van de interne controlefunctie. Vervolgens hebben wij de betrouwbaarheid getoetst middels reperformance van de werkzaamheden op een aantal dossiers voor wat betreft de subsidieverlening, -vaststelling, -betaling en vrijval van subsidies.

Op basis van de verrichte controlewerkzaamheden zijn wij van mening dat het interne controlememorandum met voldoende diepgang is uitgevoerd. De bevindingen hebben wij derhalve overgenomen in onze foutevaluatie en zijn als volgt samen te vatten:

- Bevindingen geclassificeerd als onrechtmatigheid € 78.000, en:
- Bevindingen geclassificeerd als onzekerheid € 8.700.

Bij de eindejaarscontrole hebben wij aanvullend een aantal dossiers geselecteerd om vast te stellen of onze initiële conclusie uit de interim nog steeds terecht is. Hieruit zijn geen aanvullende bevindingen en/of opmerkingen geconstateerd.

De impact van deze bevindingen voor uw rechtmatigheidsverantwoording zijn lager dan vastgestelde rapporteringstolerantie van € 897.000 waardoor u deze niet in uw verantwoording hoeft op te nemen.

2.3 Waardeverminderingen overige vorderingen

AHPD Ameland B.V.
In 2022 is de subsidie voor het project Demonstratie AHPD Ameland definitief vastgesteld. Op basis van deze definitieve vaststelling is een vordering van AHPD Ameland ontstaan van € 428.800. De incasso- en invorderingsprocedure is inmiddels doorlopen en tot op heden is de vordering niet door u ontvangen.

De subsidiënt heeft bezwaar aangetekend tegen het vaststellingsbesluit. De beroeps- en bezwaringscommissie heeft GR Waddenfonds in het gelijk gesteld, naar aanleiding hiervan is er een claim ingediend bij de rechter door AHPD Ameland. Gelet op de mogelijke oninbaarheid van de vordering is bij het opmaken van de jaarrekening de vordering voorzichtigheidshalve voorzien.

Foru-Solution B.V.
In 2021 heeft GR Waddenfonds voor de ontwikkeling van een zogenaamde “XS kleine oliezuiger” voor in het havengebied een subsidie verstrekt van € 293.600 aan Foru-Solution B.V. De betreffende organisatie is per 20 mei 2022 failliet verklaard. Als gevolg van dit faillissement is de subsidie vervolgens op nihil vastgesteld.

Ten behoeve van het uitbetaalde voorschot van € 85.000 is door GR Waddenfonds een vordering ingediende bij de curator van Foru-Solution B.V. voor de terugbetaling van deze vordering. In de jaarrekening 2022 is voorzichtigheidshalve de vordering afgewaardeerd naar nihil. In 2023 heeft de curator GR Waddenfonds geïnformeerd dat er vanuit de faillissementsboedel geen uitkering zal plaatsvinden aan crediteuren en is deze vordering financieel afgewikkeld in de financiële administratie.

Bevindingen jaarrekening

2.4 Overige bevindingen jaarrekeningcontrole

Hierna gaan wij nader in op de overige bevindingen naar aanleiding van de jaarrekeningcontrole.

De belangrijkste punten van de door ons uitgevoerde rechtmatigheidscontrole zijn als volgt samen te vatten:

- Aanbestedingen:
  Met betrekking tot de inkopen en aanbestedingen zijn op basis van het doornemen van de crediteuren geen onrechtmatigheden vastgesteld.

- Schatkistbankieren:
  Ten aanzien van het schatkistbankieren hebben wij vastgesteld dat de voor GR Waddenfonds geldende maximum drempelbedragen gedurende het jaar niet is overschreden.

- Uitgaven:
  Op basis van de door ons uitgevoerde steekproef op de uitgaven, niet zijnde de uitbetalingen uit hoofde van subsidieverlening, hebben wij vastgesteld dat de kosten nauwkeurig zijn verantwoord in de financiële administratie.

- Begrotingsoverschrijdingen:
  Er zijn geen begrotingsoverschrijdingen vastgesteld. Op totaalniveau zijn de werkelijke uitgaven 2023 lager dan de begrote uitgaven, waardoor er in principe geen sprake is van een begrotingsonrechtmatigheid op programmaniveau.

2.5 Grondslagen jaarrekening

Wij hebben bij de uitvoering van onze controlewerkzaamheden de aanvaardbaarheid van de waarderingsgrondslagen en de toepassing hiervan gecontroleerd.

Wij zijn van mening dat de door u gehanteerde waarderingsgrondslagen aanvaardbaar zijn en consistent worden toegepast. Ten opzichte van boekjaar 2022 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

2.6 Schattingen

Bij het opstellen van de jaarrekening hebt u schattingen gemaakt. Schattingen kunnen van bijzonder belang zijn door hun invloed op de jaarrekening en de waarschijnlijkheid dat toekomstige gebeurtenissen significant afwijken van de verwachtingen van het bestuur. Ten aanzien van de jaarrekening van GR Waddenfonds hebben wij de gehanteerde uitgangspunten die aan de schattingen ten grondslag liggen getoetst. Hierbij is gekeken naar uw overwegingen en de gekozen verwerkingswijze daarvan. De kwaliteit van de toelichting in de jaarrekening en onderbouwing van deze posten ten behoeve van de jaarrekening zijn naar ons oordeel toereikend.

Interne beheersing

Interne beheersing

3.1 Onze rol bij de beoordeling van de bedrijfsvoering

Ten behoeve van onze controle zullen wij zoveel mogelijk gebruikmaken van de interne beheersmaatregelen binnen uw organisatie, zoals de administratieve organisatie, de planning & control cyclus en verbijzonderde interne controle op de subsidies. Dit is essentieel om effectief en efficiënt sturing te kunnen geven aan uw organisatie.

De beoordeling zal in eerste instantie gerelateerd zijn aan de controle van de jaarrekening. Daarnaast besteden wij, vanuit de natuurlijke adviesfunctie, in gesprekken en onze managementletter, aandacht aan de verdere ontwikkeling van de bedrijfsvoering, bestuurlijke informatievoorziening, planning & control en het zelfcontrolerend vermogen van uw organisatie.

3.2 Ons beeld van uw significante processen

Vanuit ons perspectief hebben wij u reeds inzicht verschaft in de kwaliteit van de administratieve organisatie van GR Waddenfonds door middel van de uitgebrachte managementletter met dagtekening 26 oktober 2023.

Wij hebben hiervoor de volgende criteria gehanteerd:

- Is het proces beschreven?
- Is de opzet van het proces toereikend?
- Bestaat het proces zoals het in de opzet staat beschreven?
- Werkt het proces conform de beschreven opzet?
- Is de management informatie uit het proces betrouwbaar en toereikend?
- Hebben wij vanuit de externe controle bevindingen rondom het proces?
- Is de beheersmaatregel beoordeeld en getest?
- Zijn voldoende beheersmaatregelen genomen in de applicaties waarvan het proces gebruik maakt?

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden concluderen wij dat de voor de jaarrekening significante processen van GR Waddenfonds van voldoende niveau zijn.

Overall gezien zijn wij van mening dat het huidige niveau van uw interne beheersing adequaat te noemen is gezien de omvang van de organisatie. Er zijn binnen uw organisatie voldoende interne beheersingsmaatregelen ingeregeld om een betrouwbare gegevensverwerking te waarborgen.

Voor een inhoudelijke toelichting op de uitkomsten van de beoordeling van de interne beheersing verwijzen wij naar de eerder door ons uitgebrachte managementletter.

3.3 Wij hebben uw IT-omgeving beoordeeld

Ingevolge artikel 2:393 lid 4 BW dient de accountant in zijn verslag aandacht te besteden aan de bevindingen met betrekking tot de betrouwbaarheid en continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking.

Onze jaarrekeningcontrole is gericht op het geven van een oordeel omtrent de jaarrekening zelf en is niet primair gericht op het doen van uitspraken omtrent de betrouwbaarheid en continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking als geheel of onderdelen hiervan.

De jaarrekeningcontrole heeft geen tekortkomingen in de continuïteit en betrouwbaarheid van de geautomatiseerde gegevensverwerking aan het licht gebracht.

Overige aangelegenheden

Overige aangelegenheden

4.1 Geen aanwijzingen van fraude tijdens controle

Onze controle dient zodanig te worden gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden van materieel belang als gevolg van fouten of fraude bevat (Standaard 240, “De verantwoordelijkheden van de accountant met betrekking tot fraude in het kader van een controle van financiële overzichten”). Door de beperkingen die inherent zijn aan een controle, bestaat er een onvermijdbaar risico dat sommige afwijkingen in de financiële overzichten niet zullen worden ontdekt, zelfs wanneer de controle naar behoren is gepland en uitgevoerd overeenkomstig de Standaarden.

Onze controlewerkzaamheden omvatten mede de volgens Standaard 240 vereiste werkzaamheden, zoals brainstorming, het verzamelen van informatie met het oog op het vaststellen van en reageren op het risico van fraude en het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden gericht op het risico van het doorbreken van interne beheersmaatregelen door het management, met inbegrip van inzage in journaalboekingen, beoordeling van schattingen en evaluatie van zakelijke redenen voor significante ongebruikelijke transacties.

Ten tijde van de uitvoering van de controle zijn geen feitelijke of vermoede gevallen van fraude geconstateerd, waarbij het bestuur dan wel functionarissen met een belangrijke rol in de interne beheersing betrokken zijn, of waarin de fraude resulteert in een materiële afwijking in de jaarrekening.

4.2 Naleving wet- en regelgeving

Wij informeren het bestuur over handelingen waarbij het hoger kader is betrokken en over fraude en illegale handelingen (of deze nu door het hoger kader of door andere werknemers zijn veroorzaakt) die een onjuistheid van materieel belang in de jaarrekening tot gevolg hebben. Gedurende de controle zijn geen significante punten gesignaleerd ten aanzien van feitelijke of vermoedelijke niet-nakoming van wet- en regelgeving of statuten, voor zover deze van belang worden geacht voor de mate waarin het bestuur in staat is haar taken te vervullen.

4.3 Naleving BBV

Wij hebben getoetst of uw jaarrekening voldoet aan het BBV (Het Besluit begroting en verantwoording). Uw jaarrekening voldoet aan deze richtlijn.

4.4 Wet normering topinkomens

GR Waddenfonds is als gemeenschappelijke regeling op grond van de Wet Normering Topinkomens (WNT) verplicht om de beloningsgegevens van haar bestuurders en haar hoogste besluitvormende organen in haar jaarrekening op te nemen.

GR Waddenfonds heeft terecht de vereiste personalia en bezoldigingsgegevens van de leden van het Dagelijks Bestuur, het Algemeen Bestuur en de directie opgenomen in de WNT-verantwoording.

Uit de door ons uitgevoerde controlewerkzaamheden op de WNT-verantwoording zijn geen afwijkingen geconstateerd.

Overige aangelegenheden

4.5 Onafhankelijkheid controleteam

Op grond van wettelijke voorschriften en regelgeving van de beroepsorganisatie zijn wij gehouden om alle relaties tussen onze organisatie en GR Waddenfonds schriftelijk te rapporteren en onze onafhankelijkheid als externe accountant te bevestigen.

Een aantal belangrijke punten uit de Verordening inzake Onafhankelijkheid (ViO), die we hieronder hebben opgenomen betreffen:

- langdurige betrokkenheid
- samenloop van dienstverlening
- geschenken en giften

Wij bevestigen als controleteam dat de onafhankelijkheidsvereisten zijn nageleefd.

4.6 Urenbesteding

Wij als Bentacera doen mee aan het NBA-verbetertraject “In het publiek belang”. In dit traject is één van de verbetermaatregelen het voor- en achteraf communiceren van onze tijds- en kostenbesteding aan u.

Belangrijke investeringen in de kwaliteit van de door ons uitgevoerde controles betreffen de investeringen in technologie en in onze medewerkers. Binnen onze praktijk hechten wij veel waarde aan het organiseren van trainingen voor medewerkers. Daarnaast vereist de controle van de jaarrekening van uw organisatie tijd en aandacht van het controleteam voor de uitvoering van controlewerkzaamheden, review- en coachingswerkzaamheden.

Voor de controle van de jaarrekening jaar, inclusief tijdens het jaar uitgevoerde werkzaamheden ten aanzien van plannings- en interimwerkzaamheden hebben wij de volgende uren aan de controle van GR Waddenfonds besteed:

Urenbesteding 2023

Functie	Begroot	Realisatie
Extern Accountant	14	16
Manager	72	98
Assistent Accountant	78	90
Totaal uren:	**164**	**204**
Totaal euro’s:	**€ 21.200**	**€ 26.600**

BENTACERA.NL

Provincie Noord-Holland

2024 | 25

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 7 mei 2024

Onderwerp: ontwerpbegroting 2025 en jaarstukken 2023 gemeenschappelijke regeling Waddenfonds

Kenmerk: 594540

Bijlagen: ontwerpbesluit, ontwerpbegroting 2025 en jaarstukken 2023 Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds

1. Inleiding

Op grond van artikel 48 van de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds, worden Provinciale Staten van de drie deelnemende provincies in de gelegenheid gesteld zienswijzen kenbaar te maken over de ontwerpbegroting 2025. Dit gebeurt zoveel mogelijk gelijktijdig in de drie Waddenprovincies.

Vanuit bestuurlijk, beleidsmatig en financieel oogpunt is het van belang dat er aandacht is voor verbonden partijen waar de provincie Noord-Holland een financiële en/of bestuurlijke relatie mee heeft. Uw Staten hebben van het dagelijks bestuur van het Waddenfonds een aanbiedingsbrief ontvangen met als bijlage de ontwerpbegroting 2025 van de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds. Wij hebben hiervan kennisgenomen en bieden u deze nu aan voor het kenbaar maken van uw eventuele zienswijzen bij het dagelijks bestuur van het Waddenfonds.
Wij adviseren u geen zienswijzen in te dienen. Dit lichten wij hierna toe.

Bij de hierboven genoemde brief van het dagelijks bestuur van het Waddenfonds zijn ook de jaarstukken 2023 ter kennisname meegestuurd.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Provinciale Staten hebben als deelnemer in de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds een kaderstellende en toezichthoudende rol. Vanuit die verantwoordelijkheid kunnen uw Staten zienswijzen kenbaar maken aan het dagelijks bestuur van het Waddenfonds. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, bij de ontwerpbegroting 2025, zoals deze aan het algemeen bestuur van het Waddenfonds worden aangeboden. Het algemeen bestuur stelt deze vast in haar vergadering van 5 juli a.s.

In het najaar van 2016 hebben uw Staten het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 vastgesteld. Hierin zijn zes majeure opgaven beschreven en daarover is afgesproken dat deze ook met middelen uit het Waddenfonds gefinancierd kunnen worden. Hiermee is in deze begroting, net als in de begrotingen van de afgelopen jaren, rekening gehouden. Om die reden adviseren wij uw Staten geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2025. De uitwerking van dit Investeringskader staat beschreven in de door ons vastgestelde Investeringsprogramma's.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

De begroting van het Waddenfonds staat geheel los van de begroting van de provincie Noord-Holland en heeft hier ook geen invloed op. De provincie brengt ook geen eigen middelen in. De gelden van het Waddenfonds worden door het Rijk in tranches aan het openbaar lichaam Waddenfonds overgeheveld.

Onze provincie heeft wel een eigen uitvoeringsregeling voor de cofinanciering van Waddenfondsprojecten (GS besluit 18 februari 2014/kenmerk 314425-314435), maar financieel gezien staat deze regeling los van de begroting van het Waddenfonds. De doelstellingen van de uitvoeringsregeling 'Cofinanciering Waddenfonds Noord-Holland 2023' zijn gekoppeld aan de doelstellingen en criteria van de subsidieverordening en het Uitvoeringskader van het Waddenfonds. De provincie kan subsidie verstrekken voor activiteiten die passen binnen het Uitvoeringsprogramma van de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds en die worden uitgevoerd binnen het Noord-Hollandse deel van het Waddengebied, dan wel voor zover het project naar het oordeel van Gedeputeerde Staten in overwegende mate is gericht op of ten goede komt aan de provincie Noord-Holland.

4. Proces en procedure

Na het vaststellen van dit besluit wordt het dagelijks bestuur van het Waddenfonds hiervan op de hoogte gesteld.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 25-2024

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 7 mei 2024;

gelet op artikel 29 van de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds,

besluiten:

geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2025 van het Waddenfonds bij het dagelijks bestuur van het Waddenfonds.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d	**10-06-2024**
Commissie landelijk gebied	
Datum commissievergadering	**27-05-2024**

Onderwerp: Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfor

Uw contactpersoon
C.J. Borst
AD/STG

Doorkiesnummer +31235143032
commissielandelijkgebied@noord-holland.nl

6 juni 2024

Advies commissie Landelijk Gebied:

Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds als hamerstuk door te geleiden naar PS van 10 juni 2024.

Uittreksel van het concept-verslag Landelijk Gebied 25 mei 2024:

4.b Water: Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds

Toelichting:
Het Rijk heeft in 2012 het Waddenfonds gedecentraliseerd naar de drie Waddenprovincies (Fryslân, Groningen en Noord-Holland). Het Waddenfonds is verantwoordelijk voor het verlenen van subsidies die passen binnen de hoofddoelen (natuur en duurzame economische ontwikkeling) van dit fonds. De commissieleden worden gevraagd met elkaar en met de gedeputeerde de Ontwerpbegroting 2025 en conceptjaarstukken 2023 Waddenfonds te bespreken. Besluitvorming hierover vindt plaats in de Provinciale Statenvergadering van 10 juni 2024.

De **voorzitter** constateert dat er geen inbreng vanuit de commissie is op dit agendapunt. Het advies van de commissie Landelijk Gebied zal in verslagvorm aan PS worden toegezonden en als hamerstuk worden geagendeerd voor de Provinciale Statenvergadering van 10 juni.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
H.R. Heijmering
BEL/GRN

Telefoonnummer +3123514 4274
heijmeringh@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 MEI 2024

Kenmerk
594540/2244216

Uw kenmerk

Betreft: inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande Statenvoordracht met ontwerpbesluit en bijlagen over het voorstel van het Waddenfonds voor het verdelen van de middelen en over de derde begrotingswijziging 2024.

Wij hebben in onze vergadering van 7 mei jl. kennis genomen van dit voorstel van het Waddenfonds en bieden deze, ingevolge artikel 48 van de Wet gemeenschappelijke regelingen, op basis van bijgaande Statenvoordracht aan uw Staten aan.

Wij adviseren Provinciale Staten om in te stemmen met het voorstel van het Waddenfonds en dus geen zienswijze in te dienen op de derde begrotingswijziging 2024 van het Waddenfonds, omdat wij het eens zijn met het voorstel van het Waddenfonds, als volgt beargumenteerd:

1. In de tussentijdse evaluatie van het Waddenfonds en de Midterm review van het Investeringskader Waddengebied (IKW) is geconcludeerd dat de verwachting is dat majeure projecten (uit het IKW) meer impact hebben en bijdragen aan het doelbereik van het Waddenfonds.
2. Uit de inventarisatie van mogelijke majeure projecten wordt de komende jaren een financieringsbehoefte van ongeveer € 120 miljoen voorzien. De huidige beschikbare € 35,1 miljoen is niet voldoende.
3. In de jaren 2017-2020 is aan thematische projecten van het Waddenfonds gemiddeld € 4,7 miljoen aan subsidie verleend. In 2021 voor € 7,7 miljoen. In 2022 is € 10,5 miljoen en in 2023 is € 3,2 miljoen aan subsidie verleend en voortkomend uit 2023 zijn nog meerdere projecten in behandeling. Mocht deze ontwikkeling de komende jaren doorzetten dan verwacht 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

Waddenfonds dat voor thematische projecten extra financiële ruimte nodig is. Mocht het weer teruggaan naar het niveau van de jaren voor 2022 dan blijven er jaarlijks middelen over.

4. Het einde van het Waddenfonds komt in zicht. Er is geen reden meer om reserves aan te houden. Het is juist zaak om daar waar het kan sneller projecten mogelijk te maken.

Wanneer de zienswijze van de drie deelnemers in het Waddenfonds door het dagelijks bestuur van het fonds zijn ontvangen, zal zij daarop een reactie formuleren en waar nodig de begrotingswijziging aanpassen. Vervolgens kan het algemeen bestuur van het Waddenfonds in de vergadering van 5 juli 2024 de benodigde wijziging van de begroting 2024 definitief vaststellen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen:

1. Statenvoordracht
2. Brief Waddenfonds inzet verdeling middelen (met bijlage over derde begrotingswijziging 2024)

waddenfonds

Ruiterskwartier 121A
8911 BS Leeuwarden
T (058) 233 90 20
info@waddenfonds.nl
www.waddenfonds.nl

Provinciale staten Noord-Holland,
Fryslan en Groningen
T.a.v. de Statengriffier

Leeuwarden, 29 maart 2024

Betreft: zienswijze inzet verdeling middelen Waddenfonds (ontschotten)
Kenmerk: 02213326 / CHB

Geachte leden van de Provinciale Staten van Noord-Holland, Fryslân en Groningen,

Aanleiding
In 2021 heeft u de evaluatie van het Waddenfonds en de Midterm review van het Investeringskader Waddengebied ontvangen. In de begeleidende brief bij de Midterm review (kenmerk 01862893 dd.31-3-2021) is aangekondigd dat er een voorstel zou komen over de inzet van de algemene reserve van het Waddenfonds van € 25,7 miljoen. Als Staten heeft u de bevoegdheid om de reserve van het Waddenfonds anders in te zetten en middels een zienswijze op de begrotingswijziging ons kenbaar te maken.

In onze brief van december 2022 (kenmerk 02062476 dd. 21-12-2022) hebben wij geschetst hoe de reserve ingezet kan worden. De conclusie was toen om deze reserve vooralsnog niet anders in zetten en hier uiterlijk begin 2024 met een voorstel te komen. Om deze reden ontvangt u deze Statenbrief van ons.

In 2016 hebben Provinciale Staten van de Waddenprovincies besloten om twee derde van de toen nog resterende Waddenfondsmiddelen te reserveren voor de realisatie van majeur projecten vanuit het Investeringskader Waddengebied (IKW). Een derde van de middelen kon worden besteed aan thematische subsidieverstrekking en subsidies ten behoeve van het Budget Lokale Innovaties.

Met deze brief vragen wij u om dat besluit te heroverwegen (ontschotten). Die heroverweging is passend in het licht van een effectieve besteding van de Waddenfondsmiddelen, die aansluit bij de actuele en te verwachten ontwikkelingen voor de resterende periode tot en met 2027. In het verlengde hiervan stellen wij u graag in de gelegenheid om een zienswijze te geven op de 3e begrotingswijziging 2024, die ziet op de voorgestelde ontschotting, hiermee worden de resterende middelen van het Waddenfonds anders verdeeld en daarmee wordt de verdeling tussen twee derde en een derde losgelaten. Op deze manier verwachten wij te komen tot een bestedingsruimte die het meest effectief bijdraagt aan de realisatie van de door u geformuleerde doelen in het Waddengebied.

Achtergrond van het Waddenfonds en Investeringskader Waddengebied
Waddenfonds
Het doel van het Waddenfonds is de internationale ecologische betekenis van het Waddengebied te verbeteren in combinatie met een regionale duurzame economische ontwikkeling. Al haar subsidies moeten minimaal bijdragen aan een van de vier hoofddoelen:

1. Het vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied;
2. Het verminderen of wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee;
3. Een duurzame economische ontwikkeling van het Waddengebied en een substantiële transitie naar een duurzame energiehuishouding ten aanzien van het Waddengebied;
4. Het ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding ten aanzien van het Waddengebied

Om deze doelen te realiseren krijgt het Waddenfonds jaarlijks tot 2027 € 28,8 miljoen van het Rijk. Het Waddenfonds voert haar werkzaamheden uit binnen het Uitvoeringskader Waddenfonds 2021-2027. Dit kader is in 2021 door uw Staten vastgesteld.

Het Waddenfonds is een gemeenschappelijke regeling van de Waddenprovincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen. Het fonds investeert in initiatieven en projecten die de ecologie en duurzame economische ontwikkeling van het Waddengebied versterken.

Vanuit deze doelen heeft het Waddenfonds acht thema's vastgesteld waarbinnen de subsidies worden verstrekt. Dit zijn:

1. Natuur
2. Werelderfgoed, cultuurhistorie en landschapsontwikkeling
3. Bodem, water, licht & geluid
4. Verduurzaming energiehuishouding
5. Duurzame recreatie en duurzaam toerisme
6. Duurzame waddenhavens
7. Duurzame visserij
8. Duurzame agrarische sector

Investeringskader Waddengebied
In 2016 is besloten om het Investeringskader Waddengebied in te stellen. De insteek was om met majeure opgaven (de provinciale prioriteiten) qua uitdagingen en ambitie voor het Waddengebied te realiseren en het doelbereik van het Waddenfonds voor de versterking van ecologie en economie te vergroten. Bij het Investeringskader Waddengebied ligt de nadruk daarom op het realiseren van robuuste meerjarige programma's en projecten die met de inzet van middelen uit het Waddenfonds én van andere financieringsbronnen worden uitgevoerd. De focus hierbij ligt op 6 majeure opgaven: Waddenzee, Vitale kust en afsluitdijk, Havenontwikkeling en natuurverbetering, Eilanden op eigen kracht, Versterken en vermarkten werelderfgoed en Eems-Dollard in balans.

Het Waddenfonds kent drie subsidie instrumenten. Hieronder worden ze toegelicht.

Subsidie	**Majeur via het IKW**	**Thematisch**	**Budget Lokale Innovaties (BLI)**
Inhoud	Passend binnen het IKW en de hoofddoelen van het Waddenfonds en de gespecificeerde doelen	Passend binnen de hoofddoelen van het Waddenfonds, de gespecificeerde doelstellingen en subsidieregelingen	Passend binnen de hoofddoelen van het Waddenfonds zoals uitgewerkt in de kaders van BLI
Concreetheid	Activiteiten, financiering en begroting eerste twee jaar concreet en daarna globaal	Projectplan, financiering en begroting concreet	Projectplan, financiering en begroting concreet
Eisen overige financiering	Inspanning op reservering voor gehele projectperiode. Sluitende financiering minimaal eerste twee jaar. *	Zicht op sluitend financieringsplan*	Zicht op sluitend financieringsplan*
Traject	Via IKW, na akkoord van de Stuurgroep, indiening bij het Waddenfonds	Via programmaregisseur Waddenfonds	Via lokale subsidieloketten [1], na akkoord van hen, indiening bij het Waddenfonds
Uitvoeringsperiode**	5 jaar	3-5 jaar	3 jaar
Waddenfondsbijdrage absoluut	Minimaal € 500.000, -	De maximale en minimale bijdrage wordt bepaald door het dagelijks bestuur in de subsidieregeling	Maximaal € 50.000, -
Waddenfondsbijdrage relatief***	Gemiddeld 50% van de subsidiabele kosten	Maximaal 90% van subsidiabele kosten	Maximaal 50% van de subsidiabele kosten

* 'Inspanning op reservering voor de gehele projectperiode' betekent dat er inzet moet zijn op de reservering van de totale financiering voor de projectperiode. Met een sluitend financieringsplan wordt bedoeld dat aanvrager voor het gehele overige bedrag aan financiering (buiten de gevraagde Waddenfondssubsidie) bewijzen van beschikbaarheid (cofinancieringsbewijzen) of officiële aanvragen (overige subsidieaanvragen) kan overleggen of dat daar minimaal zicht op is. Dit laatste betekent dat een sluitende financiering aannemelijk is binnen een nader vast te stellen periode na het indienen van de aanvraag.

** Bij de bepaling van de uitvoeringsperiode geldt dat bij de aanvraag aannemelijk moet worden gemaakt dat die uitvoeringstermijn haalbaar is, voorzien van een risicoanalyse en beheersmaatregelen.
*** Bij projecten ter invulling van majeure opgaven betreft de bijdrage vanuit het Waddenfonds maximaal 50% van de subsidiabele kosten. Daarbij gelden voor verschillende onderdelen verschillende maximale subsidiepercentages. De richtlijn is dat pilots en projecten die bijdrage aan ecologische projecten en innovatieve pilots maximaal 65% subsidie krijgen en economische projecten maximaal 35%. De staatssteunkaders bepalen het uiteindelijke maximaal toe te kennen bedrag binnen deze grenzen. Bij thematische subsidieregelingen kan het maximumpercentage per openstelling en activiteit verschillen. Deze is echter nooit hoger dan 90% van de subsidiabele kosten.

Financiële voorgeschiedenis

Door de Staten is bij de start van het IKW in 2016 het volgende besloten: "*In de periode 2016-2026 is nog € 270 miljoen beschikbaar voor projecten. Wij stellen voor om nu € 150 miljoen hiervan te bestemmen voor het aangaan van nieuwe verplichtingen die een bijdrage leveren aan de majeure opgaven. De urgente projecten die in 2016 door het DB/AB zijn gehonoreerd leveren ook een bijdrage aan de zes opgaven*. *Tevens stellen wij voor om uiterlijk in 2021 een midterm review te maken. Op basis hiervan komt aanvullend –indicatie: tussen de € 20 en € 40 miljoen – beschikbaar voor de majeure opgaven. In totaal zal tussen de 60 en 75% van de beschikbare middelen voor projecten uit het Waddenfonds worden gereserveerd voor de majeure opgaven in de periode 2016-2026. De overige projectmiddelen – ca. € 90 miljoen – blijven bestemd voor thematische uitvragen via het Waddenfonds.*"

Na bovenstaande besluitvorming in de drie Provinciale Staten zijn er nog middelen toegevoegd aan het budget majeure projecten (voor projecten via het Investeringskader Waddengebied). Te weten:

Wanneer	**Besluit/Dekking**	**Bedrag**
2016	Statenvoorstel Investeringskader Waddengebied	150 miljoen
2016	Voor urgente projecten die voor de start Investeringskader Waddengebied waren gehonoreerd	30 miljoen
2016	Uit bestemmingsresultaat 2015	10 miljoen
2017	Voor Viswad[2] project	10 miljoen
2018	Uit de algemene reserve	30 miljoen
	Totaalbedrag voor majeure projecten	**230 miljoen** =85% van de 270 miljoen

Huidige financiën
In totaal is er vanaf januari 2024 tot de laatste dotatie in 2026 nog ruim € 127.6 miljoen beschikbaar in het Waddenfonds.

- Hiervan is € 17,2 miljoen bestemd voor: de organisatiekosten van het Waddenfonds, de bijdrage aan de kennishuishouding en het weerstandsvermogen.
- Voor de drie subsidie instrumenten (Thematische openstellingen, BLI en IKW) is in totaal € 110,4 miljoen beschikbaar. Voor majeure projecten via het IKW is € 35,1 miljoen bestemd.
- Het voorstel is om vanuit de algemene reserve € 25,7 miljoen in te gaan zetten voor het IKW. Dit bedrag wordt overgeheveld met de 3e begrotingswijziging 2024 naar de reserve majeure projecten. Het aanhouden van een algemene reserve terwijl het fonds in 2028 ophoudt te bestaan vinden wij niet nodig. We willen deze middelen graag inzetten voor projecten die het Waddengebied versterken
- Voor thematische openstellingen en BLI is € 35,8 miljoen beschikbaar (€ 9,1 miljoen per jaar, 2024-2026 incluis voorgaande jaren budget thematisch).
- Door de stijgende rente zijn de rentebaten voor 2024 geschat op € 6,8 miljoen, voor 2025 – 2027 geraamd op € 10,5 miljoen. Het voorstel is om de te ontvangen rentebaten van 2024-2027 van € 17,3 miljoen in te zetten voor majeure-projecten.

Het overzicht met de huidige financiën is als bijlage toegevoegd.

[2] Deze middelen zijn bestemd voor de uitkoop van vergunningen van garnalenvissers.

Voorstel om te ontschotten
Er zijn meerdere redenen om de schotten tussen de Waddenfonds middelen weg te nemen:

1. Uit de tussentijdse evaluatie van het Waddenfonds en de Midterm review van het IKW is geconcludeerd dat de verwachting is dat majeure projecten meer impact hebben en bijdragen aan het doelbereik van het Waddenfonds.
2. Uit de inventarisatie van mogelijke Majeure-projecten is er de komende jaren een financieringsbehoefte van rond de € 120 miljoen. De huidige beschikbare € 35,1 miljoen is niet voldoende.
3. In de jaren 2017-2020 is aan thematische projecten gemiddeld rond de € 4,7 miljoen subsidie verleend. In 2021 voor € 7,7 miljoen. In 2022 is er € 10,5 miljoen en in 2023 € 3.2 miljoen subsidie verleend en uit 2023 zijn nog meerdere projecten in behandeling. Mocht deze ontwikkeling de komende jaren doorzetten dan is er voor thematische projecten extra financiële ruimte nodig. Mocht het weer teruggaan naar het niveau van de jaren voor 2022 dan blijven er jaarlijks middelen over.
4. Het einde van het Waddenfonds komt in zicht. Er is geen reden meer om reserves aan te houden. Het is juist zaak om daar waar het kan sneller projecten mogelijk te maken.

Al deze redenen zijn aanleiding om voor te stellen om te ontschotten. Het betekent dat het door Provinciale Staten in 2016 vastgestelde uitgangspunt van een derde van de middelen voor thematische/BLI-subsidies en twee derde voor majeure projecten (IKW-subsidies) hiermee wordt losgelaten.
Het voorstel om te ontschotten ziet er als volgt uit:

1. Het budget reserve majeure projecten wordt gevormd door de huidige € 35,1 miljoen met daaraan toegevoegd deel van de algemene reserve van € 25,7 miljoen (middels de 3e begrotingswijziging 2024) en 17,2 miljoen van de verwachte rentebaten. Het voorstel bij de begroting 2025 is om per boekjaar 2024 de verwachte rentebaten toe te voegen aan de reserve majeure projecten. Het totaal beschikbare budget voor majeure projecten wordt dan € 78,1 miljoen.
2. Voor de thematische/BLI openstellingen is in de periode 2024-2026 € 35,8 miljoen beschikbaar.
3. Daarnaast is er in 2023 budget opgebouwd bij voorgaande thematische subsidieregelingen van € 11,5 miljoen binnen het budget thematische openstellingen. Dit bedrag is middels de 8e begrotingswijziging 2023 overgeheveld naar de algemene reserve en is daarmee inzetbaar voor nieuwe initiatieven.
4. Het ontschotten betekent dat bovengenoemde middelen kunnen verschuiven tussen de budgetten als blijkt dat er de komende jaren minder Thematische/BLI subsidies worden beschikt.

Overcommittering en cofinanciering door provincies
Met deze ontschotting verwachten wij maximaal in te kunnen zetten op het realiseren van de Waddenfondsdoelen. Bij meerjarig financieel programmeren is overcommittering gebruikelijk en noodzakelijk, omdat de ervaring leert dat een deel van de beschikte middelen niet worden besteed. Dit zou betekenen dat te zijner tijd Waddenfonds middelen overblijven als geen overcommittering wordt toegepast. Bij overcommittering kan gesteld worden dat dit beleidsinhoudelijk geen daadwerkelijk risico is, omdat er met de Waddenfondsprogramma's en -projecten immers invulling wordt gegeven aan de ambities van het eigen provinciale beleid, zoals o.a. vastgelegd in het Investeringskader Waddengebied. Wij adviseren de provincies dan ook om over te gaan tot overcommittering.
De provincie levert voor de meeste Waddenfonds projecten cofinanciering. Ons advies en verzoek aan de provincies is om deze cofinanciering voldoende beschikbaar te hebben omdat anders Waddenfonds aanvragen deels niet gedekt kunnen worden en daarmee ook niet uitgevoerd worden.

Ondanks ontschotten en overcommittering kunnen niet alle in beeld zijnde mogelijke majeure projecten gehonoreerd worden. De verwachte subsidiebedragen vanuit het Waddenfonds zijn een inschatting op basis van de aanwezige informatie. Er zal altijd een concreet projectvoorstel ingediend moeten worden bij het Waddenfonds om tot een eventuele definitieve subsidie te komen. De projecten die niet gehonoreerd kunnen worden kunnen ingebracht worden bij de discussie over een mogelijke opvolger voor het Waddenfonds, het zogenaamde Kustfonds.

Heroverweging en zienswijze Provinciale Staten
Wij verzoeken u om uw besluit uit 2016, dat zag op voormelde een derde versus twee derde verhouding, te heroverwegen. In het verlengde hiervan stellen wij u in de gelegenheid een zienswijze te geven op de 3e begrotingswijziging 2024, waarmee de algemene reserve van € 25.7 miljoen wordt toegevoegd aan de reserve majeure projecten. Middels deze begrotingswijziging wordt feitelijk voormeld besluit herzien.

Wij verzoeken u om uiterlijk in juni 2024 uw zienswijze op het ontwerp van de 3e wijziging in de begroting 2024 Waddenfonds mutatie reserve, aan ons kenbaar te maken zodat het algemeen bestuur in zijn vergadering van 5 juli 2024 de 3e wijziging van de begroting 2024 definitief kan vaststellen.

Met deze aanpak verwachten wij ook de komende jaren met het Waddenfonds een grote bijdrage kunnen blijven leveren aan het versterken van de natuur en duurzame economie.

Namens het algemeen bestuur Waddenfonds,

R.P.M. Kocken
Voorzitter

G.W. Huisman
Secretaris - directeur

Ons kenmerk: 02213326

Bijlage 1: overzicht financiële middelen Waddenfonds t/m dotatie 2026

TOTAALWaddenfondsmiddelen	**126.935.637**
Algemene reserve Waddenfonds	
Stand per 31-12-2023	47.895.939
Het weerstandsvermogen	-5.800.000
van AR naar bedrijfsvoering 24	-850.000
van AR naar bedrijfsvoering 25	-850.000
van AR naar bedrijfsvoering 26	-850.000
vrijbesteedbaar per 1-1-2024	**39.545.939**
Gereserveerd voor Majeur	-25.700.000
3e begrotingswijziging 2024	
7e begrotingswijziging 2024, vanuit AR naar budget Thematisch	-6.000.000
Totaal Algemene Reserve per 6-2-2024	**7.845.939**
Reserve majeure Projecten	**Bedrag**
Jaar dotaties 2016 tm 2026	180.000.000
Tenderregeling Garnalenvisserij	10.300.000
Bestemming resultaat 2015	10.000.000
Toevoeging uit AR 2018	30.000.000
3e begrotingswijziging 2024 AR naar Majeur	25.700.000
Totaal Budget	**256.000.000**
Geschatte rentebaten 2024	*6.800.000*
Geschatte rentebaten 2025 en 2026 en 2027	*10.500.000*
Positief resultaat '23 (rust voor vogels), nog te bestemmen	*667.438*
Totaal Budget inclusief rentebaten	***273.300.000***
Beschikte majeure projecten	171.012.145
Tenderregeling Garnalenvisserij	10.300.000
Extra subsidie / Aanvulling Corona	20.305.493
Vrijval op majeur	-6.372.966
Totaal beschikte majeure projecten	**195.244.672**
Restant reserve	**60.755.328**
Restant reserve inclusief rentebaten	**78.055.328**
Budget Thematische openstellingen	
Jaar dotaties 2024 tm 2026	27.327.000
Restant thematisch budget 2023 (doorgeschoven naar 2024)	6.321.600
Positief resultaat 2023, nog te bestemmen naar budget	*1.485.770*
7e begrotingswijziging 2024, vanuit AR naar thematisch	*6.000.000*
Beschikbaar tot en met 2026	**41.134.370**
Organisatiekosten	
Gereserveerd voor organisatiekosten t/m 2026	5.250.000
van AR naar bedrijfsvoering 24	850.000
van AR naar bedrijfsvoering 25	850.000
van AR naar bedrijfsvoering 26	850.000
TOTAAL organisatiekosten	**7.800.000**
Kennishuishouding	
Waddenacademie en NWO 2024 t/m 2026	3.600.000
TOTAAL kennishuishouding	**3.600.000**
Weerstandsvermogen	***5.800.000***

Ons kenmerk: 02213326

3e Begrotingswijziging 2024
Vast te stellen door het algemeen bestuur Waddenfonds
Op 5 juli 2024

Onderwerp : onttrekking uit Algemene reserve, toevoeging aan reserve majeure projecten

Toelichting:
Op basis van het besluit om 25,7 miljoen vanuit de AR beschikbaar te stellen voor het budget majeure projecten. Op basis van het Meerjarenprogramma Investeringskader Waddengebied is dit bedrag nodig voor subsidieaanvragen voor majeure projecten. Om tijdig te kunnen inspelen op subsidieaanvragen voor majeure projecten is het nodig dat de middelen reeds vanuit de algemene reserve naar de bestemmingsreserve voor majeure projecten zijn overgeheveld.

Voorstel:
Conform onderstaande tabel € 25.700.000 onttrekken uit de algemene reserve en toe te voegen aan de reserve Majeure projecten.

Reserve

Progr.	Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028
Lasten						
	Algemene reserve – onttrekking uit AR	25.700.000				
	Totaal lasten	**25.700.000**				
Baten						
	Toevoegen aan reserve majeure projecten	**25.700.000**				
	Totaal baten	**25.700.000**				

Provincie Noord-Holland

2024 | 26

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 7 mei 2024

Onderwerp: inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024

Kenmerk: 594540

Bijlagen: ontwerpbesluit, voorstel Waddenfonds

1. Inleiding

Op grond van artikel 48 van de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds, worden Provinciale Staten van de drie deelnemende provincies in de gelegenheid gesteld zienswijzen kenbaar te maken over de derde begrotingswijziging 2024. Dit gebeurt zoveel mogelijk gelijktijdig in de drie Waddenprovincies.

Vanuit bestuurlijk, beleidsmatig en financieel oogpunt is het van belang dat er aandacht is voor verbonden partijen waar de provincie Noord-Holland een financiële en/of bestuurlijke relatie mee heeft. Uw Staten hebben van het dagelijks bestuur van het Waddenfonds een aanbiedingsbrief ontvangen met als bijlage de derde begrotingswijziging 2024 van de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds. Wij hebben hiervan kennisgenomen en bieden u deze nu aan voor het kenbaar maken van uw eventuele zienswijzen bij het dagelijks bestuur van het Waddenfonds.
Wij adviseren u geen zienswijze in te dienen. Dit lichten wij hierna toe.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Provinciale Staten hebben als deelnemer in de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds een kaderstellende en toezichthoudende rol. Vanuit die verantwoordelijkheid kunnen uw Staten zienswijzen kenbaar maken aan het dagelijks bestuur van het Waddenfonds. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, bij de derde begrotingswijziging 2024, zoals deze aan het algemeen bestuur van het Waddenfonds worden aangeboden. Het algemeen bestuur stelt deze vast in haar vergadering van 5 juli a.s.

In het najaar van 2016 hebben uw Staten het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 vastgesteld. Daarmee is ook besloten dat twee derde van de toen nog resterende middelen te reserveren voor majeure projecten en één derde te besteden aan thematische subsidieverstrekking en subsidies ten behoeve van het Budget Lokale Innovaties. Voor het Waddenfonds zijn er nu 4 redenen om deze verdeling ongedaan te maken en daarmee te 'ontschoten':

1. Uit de tussentijdse evaluatie van het Waddenfonds en de Midterm review van het IKW is geconcludeerd dat de verwachting is dat majeure projecten meer impact hebben en bijdragen aan het doelbereik van het Waddenfonds.
2. Uit de inventarisatie van mogelijke majeure projecten is er de komende jaren een financieringsbehoefte van rond de € 120 miljoen. De huidige beschikbare € 35,1 miljoen is niet voldoende.
3. In de jaren 2017-2020 is aan thematische projecten gemiddeld rond de € 4,7 miljoen subsidie verleend. In 2021 voor € 7,7 miljoen. In 2022 is er € 10,5 miljoen en in 2023 € 3.2 miljoen subsidie verleend en uit 2023 zijn nog meerdere projecten in behandeling. Mocht deze ontwikkeling de komende jaren doorzetten dan is er voor thematische projecten extra financiële ruimte nodig. Mocht het weer teruggaan naar het niveau van de jaren voor 2022 dan blijven er jaarlijks middelen over.
4. Het einde van het Waddenfonds komt in zicht. Er is geen reden meer om reserves aan te houden. Het is juist zaak om daar waar het kan sneller projecten mogelijk te maken.

In de begroting van het Waddenfonds heeft dit (samenvattend) het volgende effect:

1. Het budget reserve majeure projecten wordt gevormd door de huidige € 35,1 miljoen met daaraan toegevoegd deel van de algemene reserve van € 25,7 miljoen (middels de 3e begrotingswijziging 2024) en 17,2 miljoen van de verwachte rentebaten. Het voorstel bij de begroting 2025 is om per boekjaar 2024 de verwachte rentebaten toe te voegen aan de reserve majeure projecten. Het totaal beschikbare budget voor majeure projecten wordt dan € 78,1 miljoen.
2. Voor de thematische/BLI openstellingen is in de periode 2024-2026 € 35,8 miljoen beschikbaar.
3. Daarnaast is er in 2023 budget opgebouwd bij voorgaande thematische subsidieregelingen van € 11,5 miljoen binnen het budget thematische openstellingen. Dit bedrag is middels de 8e begrotingswijziging 2023 overgeheveld naar de algemene reserve en is daarmee inzetbaar voor nieuwe initiatieven.
4. Het ontschotten betekent dat bovengenoemde middelen kunnen verschuiven tussen de budgetten als blijkt dat er de komende jaren minder Thematische/BLI subsidies worden beschikt.

Het advies is om geen zienswijze in te dienen op de derde begrotingswijziging 2024 van het Waddenfonds. De gegeven redenen door het dagelijks bestuur zijn voor ons helder en duidelijk. Het voorstel is passend met de nog beperkte looptijd van het Waddenfonds en de middelen die nog beschikbaar zijn.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

De begroting van het Waddenfonds staat geheel los van de begroting van de provincie Noord-Holland en heeft hier ook geen invloed op. De provincie brengt ook geen eigen middelen in. De gelden van het Waddenfonds worden door het Rijk in tranches aan het openbaar lichaam Waddenfonds overgeheveld.

Onze provincie heeft wel een eigen uitvoeringsregeling voor de cofinanciering van

Waddenfondsprojecten (GS besluit 18 februari 2014/kenmerk 314425-314435), maar financieel gezien staat deze regeling los van de begroting van het Waddenfonds. De doelstellingen van de uitvoeringsregeling 'Cofinanciering Waddenfonds Noord-Holland 2023' zijn gekoppeld aan de doelstellingen en criteria van de subsidieverordening en het Uitvoeringskader van het Waddenfonds. De provincie kan subsidie verstrekken voor activiteiten die passen binnen het Uitvoeringsprogramma van de Gemeenschappelijke regeling Waddenfonds en die worden uitgevoerd binnen het Noord-Hollandse deel van het Waddengebied, dan wel voor zover het project naar het oordeel van Gedeputeerde Staten in overwegende mate is gericht op of ten goede komt aan de provincie Noord-Holland.

4. Proces en procedure

Na het vaststellen van dit besluit wordt het dagelijks bestuur van het Waddenfonds hiervan op de hoogte gesteld.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 26-2024

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 7 mei 2024;

gelet op artikel 48 van de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds,

besluiten:

geen zienswijze in te dienen op het voorstel van het Waddenfonds.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
C.J. Borst
AD/STG

Doorkiesnummer +31235143032
commissielandelijkgebied@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d 10-06-2024
Commissie landelijk gebied
Datum commissievergadering 27-05-2024

6 juni 2024

Onderwerp: Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024

Advies commissie Landelijk Gebied:

Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024 als hamerstuk door te geleiden naar PS van 10 juni 2024.

Uittreksel van het concept-verslag Landelijk Gebied 25 mei 2024:

4.a Water: Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024

Toelichting:

In 2016 hebben Provinciale Staten van de Waddenprovincies besloten om twee derde van de toen nog resterende Waddenfondsmiddelen te reserveren voor de realisatie van majeure programma's/projecten vanuit het Investeringskader Waddengebied (IKW). Een derde van de middelen kon worden besteed aan de thematische subsidieverstrekking en subsidies ten behoeve van het Budget Lokale Innovaties van het Waddenfonds. Het Waddenfonds wenst deze scheiding los te laten in het licht van een effectieve besteding van de Waddenfondsmiddelen, die aansluit bij de actuele en te verwachten ontwikkelingen voor de resterende periode tot en met 2027, en vraagt daarom aan PS dit besluit te heroverwegen. De commissieleden kunnen met elkaar en met de gedeputeerde de Inzet verdeling Waddenfondsmiddelen en derde begrotingswijziging 2024 bespreken. Besluitvorming hierover vindt plaats in de Provinciale Statenvergadering van 10 juni 2024.

Eerste termijn commissie

De heer **Dijksen** (SP) benadrukt het belang van de Waddenzee en uit zorgen over de gezondheid van dit gebied. Hij wijst op problemen zoals toenemende zoutgehaltes door een tekort aan zoetwateruitstroom en dreiging van olieboringen. Hij noemt projecten die zoet water vasthouden en een project dat groencertificaten verkoopt aan oliemaatschappijen, wat hij als een bedreiging ziet. De heer Dijksen vraagt de gedeputeerde of zij het eens is dat een project geen ander doel mag bedreigen en hoe zij hiermee omgaat.

De heer **De Jong** (50PLUS) vraagt naar de verdeling van de Waddenfondsmiddelen voor thematische subsidies en lokale innovaties. Hij geeft aan dat twee derde van de resterende middelen naar majeure projecten gaat, waarbij jaarlijks 25,7 miljoen euro wordt toegevoegd voor vier jaar. Dit leidt tot een totaal

van 102,8 miljoen euro, wat een tekort van 17,2 miljoen euro oplevert voor de benodigde 120 miljoen euro. De heer De Jong vraagt welke majeure projecten gerealiseerd worden en of het jaarlijkse bedrag van 25,7 miljoen euro omhoog wordt aangepast om het tekort te dekken.

Mevrouw **Haas** (PvdD) vraagt naar de acties die het nieuwe bestuur van het Waddenfonds onderneemt voor de oprichting van een kustfonds. Ze wil weten met welke partners en welke doelstellingen ze werken. Ze benadrukt de noodzaak van compensatie voor de natuur door gaswinning en andere bedreigingen en stelt dat de natuurdoelen voorop moeten blijven staan.

Mevrouw **Moinat** (PVV) bespreekt het voorstel voor een andere inzet van Waddenfondsmiddelen waarin de huidige verdeling wordt losgelaten om meer middelen richting milieuopgaven te sturen. Ze vermeldt een investeringsbehoefte van 120 miljoen euro, terwijl er momenteel maar 35,1 miljoen euro beschikbaar is. Ze vraagt de gedeputeerde om een schatting van hoeveel procent van de investeringsbehoefte voor majeure opgaven verband houdt met duurzame economische ontwikkeling van het Waddengebied, specifiek opgesplitst naar thema's zoals duurzame energiehuishouding.

Mevrouw **Sijbenga** (BBB) geeft aan dat de BBB zich kan vinden in het idee om de reserve van 25,7 miljoen euro over te hevelen naar majeure subsidies, maar uit kritiek op het streven om het Waddenfonds-geld op te maken voor 2028. Ze merkt op dat er 35,8 miljoen euro beschikbaar is voor thematische subsidies en Budget Lokale Innovaties (BLI) tot en met 2026. BBB wil de toezegging van de gedeputeerde dat, zelfs als de herverdeling doorgaat, dit budget beschikbaar blijft voor deze twee subsidie-instrumenten.

Mevrouw **Bakker** (VVD) heeft een korte vraag aan de gedeputeerde over de voorgestelde ontschotting van Waddenfondsmiddelen tot en met 2027. De VVD vindt ontschotting op zich prima, mits er voldoende aandacht blijft voor ecologie en duurzame economie. Ze benadrukt dat dit in het verleden goed is gegaan, ondanks enige discussie, en vraagt om bevestiging dat deze belangen ook in de toekomst voldoende aandacht krijgen.

Mevrouw **Hoogendoorn-van der Maarl** (CU) stelt dat het Waddenfonds kritisch is over welke projecten worden gesteund. Ze stelt voor om de reserves te gebruiken voor projecten die al lopen, niet voor nieuwe projecten die nog moeten beginnen.

De heer **Stam** (PvdA) kan instemmen met de voorgestelde ontschotting van het Waddenfonds en vindt het een goed idee, ondanks het gevoel dat hiermee het slotakkoord wordt voorbereid. Hij benadrukt het belang van het Waddengebied en vraagt wat GS doet om een vorm van continuering van het Waddenfonds te realiseren, aangezien het fonds volgens hem nog niet klaar is. Dit staat los van de opmerkingen van zijn collega's.

De heer **Mantel** (JA21) memoreert dat zijn fractie de afgelopen jaren kritisch was op het Waddenfonds. Niet omdat JA21 economie en natuur niet belangrijk vindt, maar wel omdat niet duidelijk is waar de financiële middelen aan uitgegeven worden. De heer Mantel vraagt, net als de PvdA, naar een mogelijk vervolg na het einde van het fonds.

Verder heeft de heer Mantel vragen over de 25,7 miljoen euro die uit de algemene reserve wordt omgeboekt voor majeure projecten. De heer Mantel wil weten aan welke projecten dit geld wordt uitgegeven, hoe de verdeling eruit zal zien, en of er een prioriteitenladder is of dat de vier doelen van het

Waddenfonds evenveel waard zijn. Zijn fractie wil eerst antwoorden op deze vragen voordat ze kunnen instemmen met het voorgenomen besluit.

Mevrouw **Jansen** (D66) dankt voor het voorstel van het Waddenfonds en verwacht met de ontschotting maximaal in te kunnen zetten op het realiseren van de Waddenfondsdoelen, die in 2027 aflopen. Ze heeft de rapportages gelezen, maar mist een rapport met KPI's om de voortgang van de Waddenfondsdoelen te meten. Ze vraagt of deze beschikbaar zijn en, zo ja, om een rapportage van de voortgang en planning tot 2027. Tot slot vraagt ze naar de startnotitie waarin de noordelijke provincies aangeven hoe ze de samenwerking na 2027 willen vormgeven en wanneer deze notitie beschikbaar zal zijn.

Eerste termijn Gedeputeerde Staten
Gedeputeerde **Kocken** legt uit dat het Waddenfonds wordt bestuurd door de drie Waddenprovincies en een directeur met een bureau dat alle aanvragen beoordeelt. Het fonds streeft naar een gelijke verdeling tussen duurzaamheid in economie en ecologie, wat meestal lukt. Gedeputeerde Kocken erkent dat projecten soms voordelen voor de ene kant hebben en nadelen voor de andere, maar benadrukt dat projecten die grote ecologische schade veroorzaken, niet in aanmerking komen voor subsidies. Ze reageert op de vraag van de SP over het omgaan met tegenstrijdige effecten door te benadrukken dat het fonds probeert projecten te vermijden die schadelijk zijn voor de ecologie. Het streven blijft om evenwicht te behouden, hoewel niet elk project beide doelstellingen evenveel ten goede komt.

Gedeputeerde Kocken reageert op de vraag van 50PLUS over prioritering van projecten bij een mogelijk tekort aan middelen. Ze legt uit dat ontschotting wordt voorgesteld om middelen doelmatig te besteden, zodat overschotten in de ene pot tekorten in de andere pot kunnen compenseren. Ze benadrukt dat dit niet betekent dat middelen niet meer beschikbaar zijn voor hun oorspronkelijke doel.

Gedeputeerde Kocken gaat vervolgens in op de vraag van BBB over het opmaken van geld. Ze stelt dat het belangrijk is om politiek anders naar overschotten te kijken: het geld is ontvangen om specifieke doelen te bereiken, en het niet uitgeven betekent dat deze doelen misschien niet zijn gehaald. Het doel is om de Waddenfondsdoelen dichterbij te brengen, niet om het geld simpelweg op te maken.

De heer **Mantel** (JA21) vraagt of het juridisch verplicht is om het geld uit het Waddenfonds uit te geven en of er geen mogelijkheid is dat het geld terugvloeit. De heer Mantel verwijst naar een werkbezoek aan Texel, waar werd gesteld dat het geld uit het Waddenfonds moet worden uitgegeven aan vastgestelde doelen. Als er geld overblijft, zou het rechtstreeks teruggaan naar de staatskas, zonder dat de provincie hier invloed op heeft.

Gedeputeerde **Kocken** legt uit dat het geld dat in het Waddenfonds overblijft, niet teruggaat naar het Rijk. In plaats daarvan blijft het geld bij de drie Waddenprovincies. Dit is conform de afspraken in het bestuursakkoord.

In de wetenschap dat het Waddenfonds binnenkort afloopt, is er tegelijkertijd binnen de provincies en het Rijk een breed besef dat het Waddengebied specifieke aandacht nodig heeft. Er wordt gewerkt aan een voortzettingsagenda, waarbij Noord-Holland samenwerkt met het Rijk en andere Waddenprovincies via het Waddenfonds en de stuurgroep Wadden. Gedeputeerde Kocken geeft aan dat er momenteel gesprekken plaatsvinden en dat Noord-Holland een actieve rol speelt in deze discussies. Een recent rapport analyseert wat goed gaat en welke zaken voortgezet moeten worden, inclusief de vorm, governance, doelen en

benodigde middelen voor de komende decennia. Of de uitkomsten van dit rapport gevolgd worden, is nog niet zeker.

De heer **De Jong** (50PLUS) vraagt om opheldering over een eerder besproken overschot, aangezien er een tekort van 17 miljoen is.

Gedeputeerde **Kocken** verduidelijkt dat de eerdere opmerkingen hypothetisch waren en niet gerelateerd aan de huidige financiële situatie van het Waddenfonds. Gedeputeerde Kocken legt uit dat de projecten binnen het Waddenfonds zijn gecategoriseerd, waarbij projecten in categorie één prioriteit hebben. Projecten in categorie twee worden indien mogelijk ook uitgevoerd. Gedeputeerde Kocken wijst erop dat de uitvoering van projecten afhankelijk is van externe partijen en dat omstandigheden zoals faillissementen of wijziging in de doelstellingen van een initiatief invloed kunnen hebben op de toekenning. Gedeputeerde Kocken benadrukt dat er momenteel geen definitief tekort is vastgesteld en dat het Waddenfonds zo is geprogrammeerd dat de middelen zo doelmatig mogelijk worden ingezet. De prioriteit is om aan alle verplichtingen te voldoen en een tekort te voorkomen.

Gedeputeerde Kocken zegt richting de VVD toe dat de aandacht voor beide doelstellingen in het Waddenfonds even groot is en dat daar dus niets in is veranderd.

Gedeputeerde Kocken reageert op het voorstel van de ChristenUnie om geen geld meer aan nieuwe projecten te besteden. Gedeputeerde Kocken betwijfelt of dit voorstel serieus bedoeld is en wijst op de nadelen ervan. Ze benadrukt dat sommige grote projecten een langere looptijd hebben en mogelijk na 2027, het jaar waarin het Waddenfonds stopt, doorlopen. Er zijn ook veel kleinere initiatieven die waardevol zijn. Gedeputeerde Kocken vindt het zonde om nu al te besluiten geen nieuwe initiatieven meer op te pakken. Gedeputeerde Kocken benadrukt dat het belangrijk is dat het fonds overzichtelijk blijft en dat de administratieve afhandeling na 2027 snel kan worden afgerond. Ze legt uit dat subsidies verleend moeten worden en daarna vastgesteld, wat tijd kost. Naarmate de deadline nadert, zullen waarschijnlijk minder nieuwe subsidies worden verstrekt om langdurige administratieve afhandelingen te vermijden. Echter, nu al stoppen met nieuwe projecten zou kansen laten liggen, wat volgens de gedeputeerde waarschijnlijk niet de bedoeling van de ChristenUnie is.

Gedeputeerde Kocken legt in de richting van de Partij van de Arbeid uit dat zij eerder heeft aangegeven hoe het Waddenfonds wordt voortgezet en hoe aandacht voor de Wadden behouden blijft.

Op de vraag van JA21 over de toewijzing van middelen aan projecten, geeft gedeputeerde Kocken aan dat het moeilijk is om dit precies te zeggen. De ontvangen stukken bevatten informatie over welke projecten en aanvragen gehonoreerd worden. Gedeputeerde Kocken benadrukt, ook nogmaals richting de VVD, dat er een evenwichtige verdeling moet zijn tussen groene economische en ecologische projecten. Projectaanvragen die aan de voorwaarden voldoen, worden in behandeling genomen en kunnen worden gesubsidieerd. Gedeputeerde Kocken kan echter nog niet precies aangeven hoe de verdeling van de middelen zal zijn.

Gedeputeerde Kocken antwoordt D66 dat de startnotitie voor de samenwerking met de Waddenprovincies naar verwachting eind dit jaar klaar zal zijn. Wat betreft de vraag over KPI's, legt gedeputeerde Kocken uit dat er in dit geval geen KPI's zijn. De sturing gebeurt enkel op basis van de eerdergenoemde fiftyfifty verdeling tussen groene economische en ecologische projecten.

Mevrouw **Moinat** (PVV) licht haar vraag in eerste termijn verder toe en vraagt gedeputeerde Kocken om een schatting van het percentage van de investeringsbehoeften dat gerelateerd is aan het specifieke hoofddoel van het Waddenfonds. Ze wil ook een opsplitsing naar thema's binnen dit hoofddoel, zoals duurzame energiehuishouding.

Gedeputeerde **Kocken** geeft aan dat zij op dit moment geen overzicht kan geven van het percentage investeringsbehoeften per thema binnen het hoofddoel van het Waddenfonds. Gedeputeerde Kocken stelt voor om dit verder uit te zoeken en schriftelijk terug te komen met de gedetailleerde informatie die mevrouw Moinat heeft gevraagd. De huidige stukken bieden het beschikbare inzicht, maar verdere details moeten nog worden onderzocht.

Gedeputeerde Kocken geeft in reactie op de Partij voor de Dieren aan dat het nog te vroeg is om te zeggen welke partners betrokken zullen zijn bij het toekomstige kustfonds. Het is niet alleen aan de provincies om hierover beslissingen te nemen, omdat alleen al van overheidswege ook kustgemeenten en waterschappen hierbij betrokken zijn. Momenteel ligt de focus op het voortzetten van de aandacht voor het Waddengebied en het onderstrepen van het belang hiervan in Den Haag door aan de ene kant de Unesco-status en aan de andere kant ook de afhankelijkheid van toerisme bijvoorbeeld en de leefbaarheid die onder druk staat te benadrukken. Gedeputeerde Kocken benadrukt dat de provincies zich inzetten om de continuering middels een kustfonds te waarborgen. Pas nadat er overeenstemming is over de voortzetting en financiering, zullen gesprekken over governance en de betrokken partners plaatsvinden. Gedeputeerde Kocken stelt voor om in een later stadium opnieuw over deze kwestie van gedachten te wisselen.

Tweede termijn
De heer **Dijksen** (SP) stelt dat de Waddenzee zoet water nodig heeft en dat projecten die zoet water op het land houden, de ecologische doelstelling schaden. De heer Dijksen vraagt of gedeputeerde Kocken het hiermee eens is.

Verder vraagt de heer Dijksen of gedeputeerde Kocken het ermee eens is dat de huidige fiftyfifty-verdeling tussen economische en ecologische projecten anders zou moeten zijn. Hij pleit voor een grotere nadruk op ecologie, omdat een sterkere ecologie de economie in het Waddengebied bevordert, terwijl de economie de ecologie juist onder druk zet. De heer Dijksen vraagt of gedeputeerde Kocken bereid is om stappen te zetten in deze richting.

Mevrouw **Hoogendoorn-van der Maarl** (CU) bedankt gedeputeerde Kocken voor het duidelijke antwoord. Ze benadrukt dat het niet de bedoeling is om de komende vier jaar geen nieuwe projecten te financieren, maar pleit voor de focus op majeure, langdurige projecten die de ecologie ondersteunen. Mevrouw Hoogendoorn-van der Maarl geeft aan dat ze liever geen geld ziet gaan naar kleine projecten, zoals een nieuw bierbrouwerijtje, en vraagt of gedeputeerde Kocken het hiermee eens is.

Tweede termijn Gedeputeerde Staten
Gedeputeerde **Kocken** geeft aan de ChristenUnie en de SP dat de fiftyfifty-verdeling van het Waddenfonds is vastgelegd in het bestuursakkoord en gedragen wordt door de drie provincies. Ze vindt het onhandig om dit nu te veranderen, vooral omdat ze zich in een afrondende fase bevinden en naar een nieuwe fase hopen te gaan. Gedeputeerde Kocken erkent dat ecologie belangrijk is, maar benadrukt dat voor veel

gemeenten in het Waddengebied het stimuleren van duurzame economie ook essentieel is. Ze stelt dat projecten zoals misschien een bierbrouwerij, die bijdragen aan de duurzame economie, een goede besteding van middelen kunnen zijn. Gedeputeerde Kocken wil vasthouden aan de huidige verdeling en vertrouwt op de kritische beoordeling, zoals ook in de commissie aangegeven, van het Waddenfonds.

Mevrouw **Haas** (PvdD) brengt in herinnering dat er vorig jaar een motie is aangenomen, ingediend door de Partij voor de Dieren en D66, die het voorzorgsprincipe hanteert. Deze motie stelt dat er primair bijgedragen moet worden aan de ecologische doelstellingen van het Waddenfonds, vooral in de laatste fase van het fonds, en pas daarna aan de economische doelstellingen. Mevrouw Haas verzoekt de gedeputeerde om deze motie niet te vergeten bij het nemen van beslissingen over de besteding van de fondsmiddelen.

Gedeputeerde **Kocken** bedankt mevrouw Haas voor de herinnering aan de motie die ecologische doelen prioriteert.

Vervolgens reageert gedeputeerde Kocken op de vraag van de heer Dijksen over zoetwaterprojecten. Ze stelt dat het te eenvoudig is om alle zoetwaterprojecten als slecht te bestempelen. Gedeputeerde Kocken benadrukt dat de zoetwatervraag groot is en dat elk project kritisch beoordeeld moet worden. Ze vindt dat het niet verstandig is om projecten die veel zoet water verbruiken goed te keuren als ze andere belangen schaden, maar het is ook niet realistisch om alle zoetwaterprojecten categorisch af te wijzen. Ze benadrukt dat problemen niet dogmatisch benaderd moeten worden en dat een evenwichtige afweging nodig is om verschillende doelen te bereiken.

Gedeputeerde Kocken reageert op de vraag van de heer Dijksen over de impact van zoetwatergebruik op de Waddenzee. Ze stelt dat het te eenvoudig is om alle zoetwaterprojecten als slecht te bestempelen. Gedeputeerde Kocken benadrukt dat de zoetwatervraag groot is en dat elk project kritisch beoordeeld moet worden. Ze vindt dat het niet verstandig is om projecten die veel zoet water verbruiken goed te keuren als ze andere belangen schaden, maar het is ook niet realistisch om alle zoetwaterprojecten categorisch af te wijzen. Problemen moeten niet dogmatisch benaderd worden, omdat dit andere doelen kan ondermijnen. Gedeputeerde Kocken pleit voor een evenwichtige afweging van verschillende belangen.

De heer **Dijksen** (SP) verduidelijkt dat hij niet zozeer doelt op het gebruik van zoet water, maar op de uitstroom ervan. Hij wijst op sluizen die zoet water tegenhouden en zout water naar de Waddenzee laten stromen, wat leidt tot verzilting van de zee. Hij vraagt gedeputeerde Kocken of ze het hiermee eens is, dat dat de ecologie schaadt.

Gedeputeerde **Kocken** erkent dat het niet verstandig is om zoet water tegen te houden en zout water naar de Waddenzee te laten stromen. Echter, de gedeputeerde benadrukt dat dit niet betekent dat alle projecten die hierbij betrokken zijn, per definitie niet meer kunnen plaatsvinden. Elk project moet kritisch beoordeeld worden op zijn effecten op de ecologische doelen. Als een project te veel druk legt op deze doelen en geen nuttig doel dient, moet het niet worden uitgevoerd. Gedeputeerde Kocken pleit voor een gebalanceerde benadering, waarbij per geval wordt gekeken of de effecten verantwoord zijn. Ze waarschuwt tegen het dogmatisch uitsluiten van bepaalde projecten, omdat dit niet leidt tot betere besluitvorming.

Gedeputeerde Kocken reageert inhoudelijk op de motie die mevrouw Haas in herinnering bracht. Gedeputeerde Kocken erkent dat het voorzorgsprincipe in meerderheid is aangenomen in hun provincie, maar merkt op dat dit niet het geval is in de andere twee waddenprovincies. Dit betekent dat zij dit bij het Waddenfonds onder de aandacht kunnen brengen, maar dat het niet direct zal leiden tot verandering. Momenteel houden ze vast aan de fiftyfifty-verdeling. Hoewel het Waddenfonds naar manieren kijkt om hiermee om te gaan, is de vraag niet vanuit alle drie de provincies gesteld. Als een van de drie provincies brengen ze het ter sprake, maar dit betekent niet dat er direct veranderingen zullen worden doorgevoerd.

De **voorzitter** constateert dat dit agendapunt voldoende is besproken. Het advies van de commissie Landelijk Gebied zal in verslagvorm aan PS worden toegezonden en als hamerstuk worden geagendeerd voor de Provinciale Statenvergadering van 10 juni.

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. J.J. van den Berg
BEL/BS

Telefoonnummer +31235144076
bergjj@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 MEI 2024

Kenmerk
921516/2222094

Uw kenmerk

Betreft: MRA-Agenda 2025-2028

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande Statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit betreffende de MRA-Agenda 2025-2028. Daarbij gaan enkele bijlagen, waaronder tevens de Voortgangsnota 2023 van de MRA, die een feitelijk overzicht biedt van hetgeen in 2023 in MRA-verband is ondernomen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan mevr. F. Halsema, voorzitter van de Metropoolregio Amsterdam

Termini 179

1025 XM AMSTERDAM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. J.J. van den Berg
BEL/BS

Telefoonnummer +31235144076
bergjj@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk
921516/2222091

Uw kenmerk

Betreft: De nieuwe MRA-Agenda 2025-2028

Geachte mevrouw Halsema,

Vorig voorjaar is een begin gemaakt met het traject dat eind 2024 zal moeten resulteren in een nieuwe Agenda voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de periode 2025-2028. Als eerste stap in dit traject zijn afgelopen herfst door de deelnemende MRA-overheden inhoudelijke 'proposities' opgesteld die de bouwstenen vormen van een eerste conceptversie van de MRA-Agenda, de zogeheten '80%-versie'. Op 22 maart 2024 heeft de Algemene Vergadering deze 80%-versie besproken en na een aanvullende redactie vrijgegeven ter bespreking in raden en Staten. Aan de deelnemende MRA-overheden is verzocht uiterlijk op 28 juni 2024 eventuele wensen en opvattingen aan het MRA-bestuur te doen toekomen.

Wij gaan graag in op uw verzoek. In deze brief brengen we enkele aandachtspunten naar voren die in de optiek van de provincie Noord-Holland van belang zijn voor de nieuwe MRA-Agenda 2025-2028.

Doel en functie van de MRA

De MRA is in essentie een informeel regionaal netwerk van bestuurders. Deze samenwerking van zelfstandige overheden is bedoeld om de ontwikkeling van de regio rond Amsterdam te stimuleren, daarbij onderlinge verschillen te overbruggen en gezamenlijk te lobbyen bij het Rijk en de Europese Unie. De deelnemende gemeenten en provincies hebben geen beslissingsbevoegdheden overgedragen - de MRA is dan ook geen formele bestuurslaag. De wethouders en gedeputeerden die in de diverse overleggen van de MRA participeren, kunnen daarvoor in de eigen raden en Staten ter verantwoording worden geroepen.

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 oktober 2021 zijn de 'Samenwerkingsafspraken MRA' vastgesteld, bestuurlijke 'spelregels' die afspraken bevatten over procedures, termijnen en financiering van de MRA. Een onderdeel van deze Samenwerkingsafspraken is de instelling van de MRA-Raadtafel. Ook wordt regelmatig een MRA-nieuwsbrief rondgestuurd, bedoeld om de betrokkenheid van raden en Staten bij de MRA te vergroten.

Functie en opzet van de MRA-Agenda 2025-2028

De MRA-Agenda vormt samen met de Samenwerkingsafspraken en de meerjarenbegroting het kader van de MRA-samenwerking. De MRA-Agenda is bedoeld als visiedocument dat de gezamenlijke inhoudelijke koers wil aanduiden voor een periode van vier jaar. De nu voorliggende MRA-Agenda is de derde in een reeks (na twee eerdere Agenda's voor de periode 2016-2020 respectievelijk 2020-2024). De drie bestuurlijke platforms die deel uitmaken van de MRA-structuur zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering van de uitvoeringslijnen uit de overkoepelende MRA-Agenda.

In 2021 is in de Samenwerkingsafspraken onderstaande ambitie geformuleerd voor de in de MRA samenwerkende overheden:

We streven naar een Metropoolregio Amsterdam als een internationale economische topregio met hoge leefkwaliteit. Dat doen we door te investeren in een toekomstbestendige en evenwichtige metropool.

Deze ambitie is vertaald in drie samenhangende, na te streven kenmerken van de metropoolregio, te weten:

(a) De meest inventieve regio van Europa en de best opgeleide bevolking;
(b) Een regio voor iedereen, naar de menselijke maat;
(c) Een duurzaam verbonden regio.

Acht ambities

Deze kenmerken blijven ook voor de nieuwe MRA-Agenda 2025-2028 relevant. In de voorliggende 80%-versie worden die kenmerken uitgewerkt en nader geduid door middel van de volgende acht ambities:

1. We willen een klimaatneutrale en circulaire regio zijn in 2050;
2. We versterken de (digitale) concurrentie- en innovatiekracht van de MRA om bij te dragen aan de transities die nodig zijn;
3. We willen tekorten op de arbeidsmarkt verminderen en toekomstbestendig werk bieden aan huidige en nieuwe inwoners waardoor zij zich kunnen (blijven) ontwikkelen (door een optimale aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt);
4. We willen voldoende, passende, bereikbare en toekomstbestendige werklocaties in de nabijheid van (potentiële) werkenden;

5. We willen leefbare steden en dorpen met voldoende, betaalbare, bereikbare en toekomstbestendige woningen, in een gezonde leefomgeving;
6. We behouden en (waar mogelijk) versterken de kwaliteit van ons landschap en cultuurhistorisch erfgoed;
7. We willen dat het (inter)nationale toerisme en de recreatiemogelijkheden bijdragen aan de leefkwaliteit van onze inwoners;
8. We willen dat eenieder zich op duurzame en betaalbare wijze kan verplaatsen en dat al het logistieke vervoer duurzaam is. Onze (inter)nationale connectiviteit verduurzamen we.

Wij kunnen ons op hoofdlijnen vinden in deze acht ambities, die aansluiten bij de strekking van ons provinciaal coalitieakkoord 'Verbindend vooruit'. We herkennen in deze hoofdlijnen ook veel terug van datgene wat wij vorig najaar als 'propositie' naar voren hebben gebracht.

Gezamenlijk ambitiedocument

Qua opzet wijkt deze nieuwe (derde) MRA-Agenda 2025-2028 enigszins af van de twee voorgaande Agenda's. Deze nieuwe MRA-Agenda is primair bedoeld om ambities te formuleren voor de langere termijn (= in elk geval voor vier jaar). De voorgaande MRA-Agenda 2020-2024 was opgebouwd vanuit inhoudelijke uitvoeringslijnen, terwijl de eerste MRA-Agenda (voor de periode 2016-2020) nadrukkelijk was samengesteld als een 'actie-agenda', met tientallen inhoudelijke acties, waaraan telkens de namen van bestuurders waren verbonden die daarvan als 'trekkers' zouden moeten fungeren.

De nu voorliggende 80%-versie van de MRA-Agenda 2025-2028 is in eerste instantie een gezamenlijk ambitiedocument. Aankomend najaar, wanneer het eindconcept beschikbaar komt, zullen als bijlagen ook een Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUVP) en een bijbehorende meerjarenbegroting worden opgesteld. Dat MUVP bevat de acties die in de periode 2025-2028 ondernomen gaan worden om de genoemde acht ambities uit de nieuwe MRA-Agenda te realiseren. De inhoud van het MUVP zal worden aangeleverd vanuit de drie Platforms van de MRA. Als bijlage van de nu voorliggende 80%-versie zijn als voorbeeld de twee thema's wonen en bouwen reeds uitgewerkt, om een indruk te geven van hoe het MUVP er uit zal komen te zien. De Algemene Vergadering van de MRA zal op 11 oktober 2024 de nieuwe MRA-Agenda, het MUVP en de bijbehorende meerjarenbegroting vaststellen, waarna raden en Staten 'ter bekrachtiging' krijgen aangeboden.

In de nu voorliggende 80%-versie van de nieuwe MRA-Agenda worden de acht centrale ambities stuk voor stuk nader geduid door middel van een serie 'bolletjes' met suggesties voor acties die kunnen bijdragen aan het realiseren van die ambities. Zoals we uit het meegezonden voorbeelddocument kunnen opmaken, zullen aldus geformuleerde acties ook terugkomen in het nog op te stellen MUVP.

Wie doet wat?

Over deze als bolletjes gepresenteerde, mogelijke acties vallen nog enkele opmerkingen te maken. Inhoudelijk kloppen de suggesties in het algemeen wel, hoewel sommige voorgenomen acties lijken te gaan over vraagstukken waarvoor de MRA niet primair aan zet is. In elk geval zijn de opgesomde acties nogal talrijk en daarnaast ongelijksoortig, waarmee het geheel wat willekeurig en onevenwichtig oogt.

Een belangrijker bezwaar heeft betrekking op het feit dat de gesuggereerde acties die bij de acht ambities staan opgesomd, gepresenteerd worden zonder een achterliggende analyse van de bestuurlijke verhoudingen op de beleidsterreinen waarop die ambities betrekking hebben.

Een dergelijke analyse is noodzakelijk om de voorgestelde acties goed te kunnen beoordelen. Daarvoor dien je te weten 'wie waar over gaat' en 'wie wat doet'. Uitgaande van de bestuurlijke rolverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten kun je identificeren waarin de meerwaarde van de MRA gelegen is en ook of sommige acties juist horen bij provincies of gemeenten die vervolgens in MRA-verband de samenwerking opzoeken en versterken op dat onderwerp. Het spreekt vanzelf dat die analyse ook rekening houdt met andere reeds bestaande samenwerkingsvormen en trajecten rond de NOVEX, de RES, de taskforce energie-infra en het bestuurlijk platform Noordzeekanaalgebied. Daarnaast zal ook rekening moeten worden gehouden met actuele politieke ontwikkelingen in Den Haag en binnen de EU.

Meerwaarde geen kwestie van 'meer doen'

De meerwaarde van de MRA is niet simpelweg een kwestie van 'meer doen'. Per thema moet beargumenteerd worden waarom de MRA zich hiermee wil gaan bezighouden, en aannemelijk gemaakt worden wat het de deelnemende overheden kan opleveren wanneer de MRA zich daarmee zou gaan bezighouden. De samenwerking in MRA-verband richt zich op díe onderwerpen die de deelnemers afzonderlijk niet kunnen realiseren. De MRA heeft geen eigen bevoegdheden. Individuele gemeenten en provincies hebben die bestuurlijke bevoegdheden wèl en dat geldt ook voor een samenwerkingsverband als de Vervoerregio Amsterdam (dat functioneert op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen).

Op sommige beleidsterreinen kan het zo zijn dat de inhoudelijke urgentie van een probleem weliswaar algemeen wordt onderschreven, maar dat het desalniettemin zinvoller is dat de MRA ter zake geen eigen activiteiten gaat ontplooien, omdat de relevante bevoegdheden en bijbehorende doorzettingsmacht elders reeds afdoende zijn belegd – bijvoorbeeld bij provincies. In beginsel zouden de twee aan de MRA deelnemende

provincies Flevoland en Noord-Holland daarna als ‘bestuurlijk trekker’ bepaalde beleidsinitiatieven kunnen gaan ontplooien – mede ten behoeve van de MRA en de inliggende gemeenten, maar ook voor de andere gemeenten binnen die provincies.

In de voorliggende 80%-versie van de nieuwe MRA-Agenda wordt telkens geschreven over ‘we’, maar het is onduidelijk wie daar nu precies mee wordt bedoeld. De MRA draagt zelf geen bestuurlijke verantwoordelijkheid - het is telkens een bestuurder uit een deelnemende gemeente of provincie die zich vanuit een Platform als ‘trekker’ verantwoordelijk maakt voor een bepaalde actie; op die manier helpen de MRA partners elkaar en de MRA als geheel verder. Uiteraard is daarbij steun en inzet vanuit het MRA Bureau vaak zeer nuttig en behulpzaam, zowel inhoudelijk als ook wat betreft de onderlinge verbinding in de regio. Bij de vorige MRA-Agenda’s bleek het werken met ‘bestuurlijke trekkers’ (gesteund door eigen medewerkers én het MRA Bureau) bevorderlijk voor de voortgang. We achten het van groot belang dat het nog op te stellen MUVP duidelijk maakt ‘wie wat doet’. Dat kan door de acties uit het MUVP toe te wijzen aan wethouders en gedeputeerden die als ‘bestuurlijke trekkers’ namens de MRA zullen gaan optreden.

Verstedelijkingsstrategie

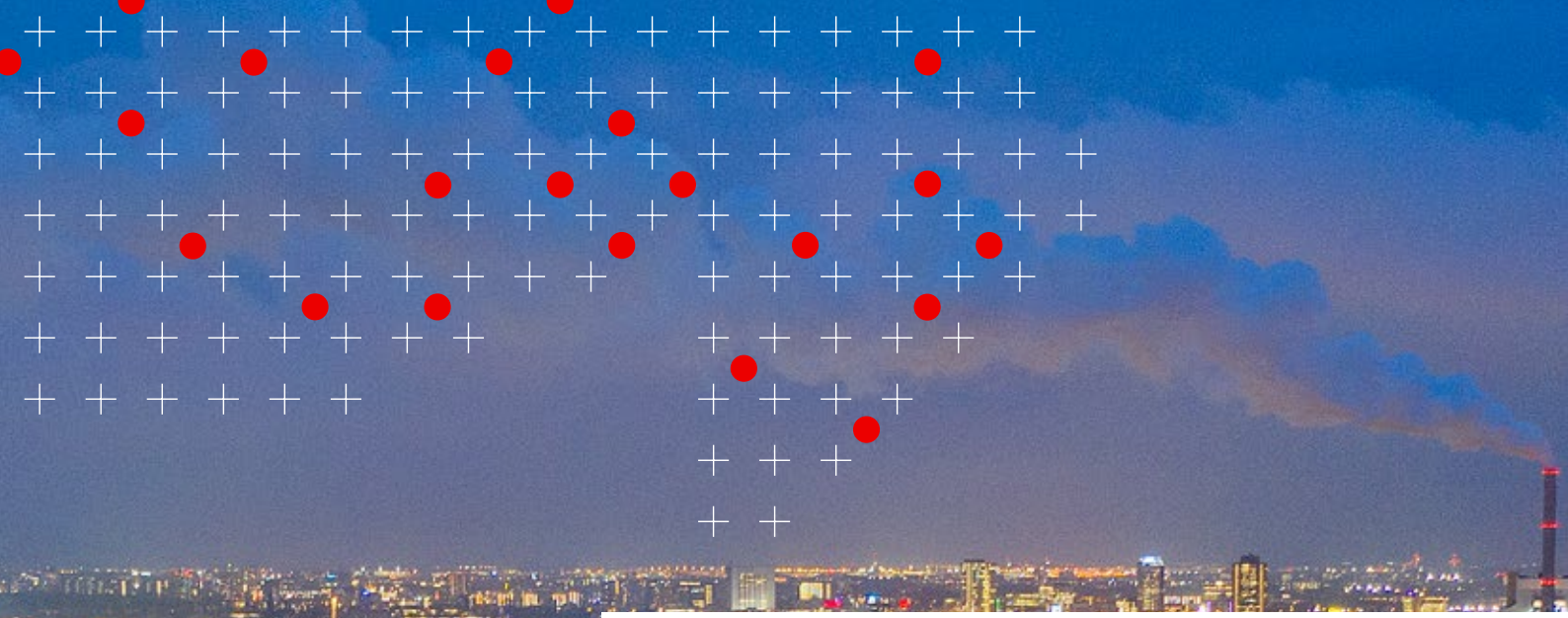
De nieuwe MRA-Agenda 2025-2028 bouwt voort op de gezamenlijke resultaten die de afgelopen jaren zijn behaald. Een belangrijke mijlpaal is het ‘Verstedelijkingsconcept 2050’, dat op 3 november 2021 is gepresenteerd als uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie voor de MRA. Hierin wordt een integrale visie gepresenteerd op de grote langjarige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de MRA ten aanzien van wonen, werken, energietransitie en klimaat in hun onderlinge samenhang. Het Verstedelijkingsconcept zal ook voor de periode 2025-2028 een belangrijk koersdocument blijven, maar komt in dit 80%-concept van de MRA-Agenda nog onvoldoende terug. Het is van belang de eindversie van de nieuwe MRA-Agenda nadrukkelijker te verbinden met het Verstedelijkingsconcept, omdat hier een belangrijk deel van het ruimtelijke verhaal van de MRA in is beschreven.

Wij spreken de wens uit, dat de hierboven genoemde aandachtspunten zullen worden meegenomen in de nieuwe MRA-Agenda.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

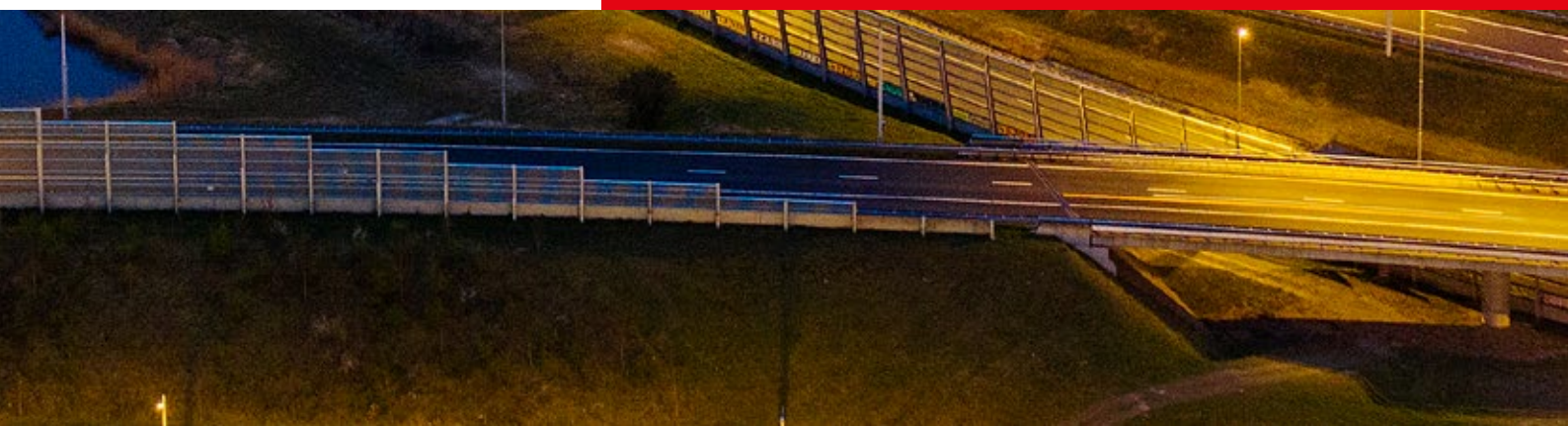


Anders kijken, anders doen

metropool regioamsterdam

MRA Agenda 2025-2028

80%-versie



Inhoudsopgave

Anders kijken, anders doen: woord vooraf 3

Resultaten uit het verleden 4

1. Samen kiezen voor brede welvaart 6

2. Acht ambities voor onze metropoolregio 9

Bijlage 1: Doorvertaling uitvoeringslijnen MRA Agenda 2020-2024 17

Anders kijken, anders doen: woord vooraf

Het Nederlandse poldermodel is wereldwijd uniek en kent een lange geschiedenis.
Ook onze polycentrische Randstad is bijzonder, in vergelijking met bijvoorbeeld Parijs of Londen. De samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) sinds 2016 past hier naadloos in.

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 30 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. Die combinatie is uniek in Nederland. We koesteren dat elke deelnemer kwaliteiten inbrengt die het totaal versterken.

Voor u ligt een agenda met ambities voor de toekomst van onze regio. Daarbij is brede welvaart de leidraad. Dat vraagt anders denken en doen. Het is onvermijdelijk dat wij als regio keuzes maken, want niet alles kan en niet alles kan tegelijk. Die keuzes zijn nodig vanwege de beperkte ruimte die ons ter beschikking staat. Keuzes zijn bovendien nodig vanuit het streven de brede welvaart in onze hele regio te verbeteren. Dit vraagt ook om meer verbinding tussen de thema's. En verbinding met alle partijen. Daarbij moeten we ongemakkelijke gesprekken kunnen voeren en lastige dilemma's benoemen in plaats van uit de weg gaan. Alleen zo dragen we bij aan meer onderling vertrouwen tussen overheid, inwoners en bedrijven. En hopelijk ook aan meer draagvlak voor te nemen besluiten.

Hoe verder?

De MRA heeft geen wettelijke taken en bevoegdheden: deze liggen bij de raden en Staten en de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Als MRA nemen wij geen besluiten. Wel kunnen we ons scharen achter een gezamenlijke richting als de democratische organen daarmee instemmen. Als we het hebben over keuzes dan gaat dat vaak om afspraken die we met elkaar maken voor een gezamenlijke richting.

De raden en Staten worden gevraagd de (eindversie van) deze agenda te bekrachtigen (deze tekst betreft de zogenaamde "80%-versie"). De bestuurlijke platforms zijn leidend in de uitvoering van deze MRA Agenda. Een duidelijk uitgangspunt voor deze MRA Agenda is dat de uitvoering binnen de huidige kaders blijft plaatsvinden (bestaande afspraken over de hoogte van de inwonerbijdrage en de inzet/capaciteit voor de MRA Directie conform de samenwerkingsafspraken).

Resultaten uit het verleden

We werken al lange tijd succesvol met elkaar samen in de Metropoolregio Amsterdam. De afgelopen vier jaar hebben we samen mooie resultaten behaald.

Een kort overzicht van behaalde resultaten[1]:

- In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT) zijn eind 2022 afspraken gemaakt over de schaalsprong in het OV-systeem in de MRA. Dit betreft de realisatie Zuidasdok, de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofdorp en het (deels) sluiten van de metroring van Amsterdam Sloterdijk naar Amsterdam Centraal. Voor de ontsluiting van woningbouwlocaties is door het Rijk € 1,3 miljard beschikbaar gesteld. Bovendien hebben we samen met het Rijk een Multimodaal Toekomstbeeld vastgesteld dat de basis vormt voor alle toekomstige beleids- en investeringsafspraken om de MRA bereikbaar te houden. De MRA blijft zich ervoor inzetten om het metrosysteem verder uit te bouwen met de komst van de IJmeerlijn.

- Vanuit de Woningbouwimpuls hebben we gerichte ondersteuning geleverd aan MRA-gemeenten die aanvragen hebben ingediend bij het Rijk. De succesvolle aanvragen hebben in totaal circa € 185 miljoen voor projecten in de regio opgeleverd. Deze passen in de MRA-woondeal, die we zowel in 2019 als in 2023 hebben gesloten met het Rijk.

- Om de circulaire bouw aan te jagen hebben we als samenwerkende overheden in de MRA samen met ontwikkelaars, corporaties en andere stakeholders het convenant houtbouw opgesteld. Inmiddels wordt zo'n 10% van de nieuwbouw mede daardoor in hout gebouwd en zijn we onderweg naar de beoogde 20%. Ook hebben we een convenant toekomstbestendig bouwen opgesteld; deze aanpak is landelijk overgenomen.

- Met het Rijk hebben we een verstedelijkingsstrategie voor de ontwikkeling van de MRA afgesproken. Inmiddels zijn we vanuit het NOVEX-traject bezig om deze verstedelijkingsstrategie om te zetten in een uitvoeringsagenda.

- De langlopende samenwerking in PLABEKA (platform bedrijventerreinen en kantoren) heeft geresulteerd in een onlangs vastgestelde bedrijventerreinenstrategie, waarmee we willen borgen dat er in de toekomst voldoende geschikte werklocaties zijn.

- Een jarenlang gekoesterde wens voor een regionale ontwikkelingsmaatschappij is gerealiseerd: ROM InWest is opgericht en veel gemeenten nemen hieraan deel.

- Samen met de Amsterdam Economic Board en andere partijen hebben we een *transitieversneller* opgesteld voor acht thema's – met bijbehorende acties – voor duurzame en digitale innovaties. De gemeente Amsterdam heeft dankzij de Europese subsidie 'Kansen voor West' (met daarin € 7 miljoen) innovaties gekoppeld aan de thema's van *'de transitieversneller'* die we als MRA samen met de Board hebben opgesteld, waardoor de mogelijkheid tot investeren in de hele MRA is vergroot.

- Samen met partners bij overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en sociaal-maatschappelijke instellingen hebben we de afgelopen jaren vier green deals gesloten voor fiets, circulair textiel, hergebruik van plastic en circulair inkopen.

- Het aantal laadpalen voor elektrisch vervoer is in vier jaar door MRA Elektrisch van 4.000 naar 13.000 gestegen en daar komen de komende vijf jaar nog eens 17.000 bij. Daarmee behoudt de MRA de grootste dichtheid aan laadpalen in de hele wereld.

- In het onderzoek 'Toekomstbestendige Heuvelrug Gooi en Vechtstreek' hebben we (voordat de Rijksbrief in november 2022 verscheen) het ruimtelijke principe 'water en bodem sturend' toegepast. Dit geeft interessante inzichten en resultaten.

1 In bijlage 1 is aangegeven hoe de uitvoeringslijnen van de vorige MRA Agenda (2020-2024) doorwerken in deze nieuwe MRA Agenda

1 Samen kiezen voor brede welvaart

Onze metropool kent een rijke schakering aan gemeenschappen, landschappen en bedrijven. Rijk in diversiteit én in samenhang. De regio is onze gezamenlijke grond. We hebben een belangrijke plek in Nederland en op het internationale toneel. Dat brengt verantwoordelijkheid met zich mee. Met deze agenda zetten we nadrukkelijk in op verbetering van de brede welvaart voor iedereen.

Onze uitgangspositie is sterk. We hebben het relatief goed en horen economisch en in levensstandaard bij de topregio's van Europa. Maar die positie is in de toekomst niet vanzelfsprekend. Om onze ambities te realiseren, zullen we fundamentele keuzes moeten maken en investeringen moeten doen. Dat doen we vanuit het besef dat we Nederland als geheel nodig hebben voor alle opgaven waar we voor staan. We moeten elkaars kracht, kansen en mogelijkheden benutten om als land sterk te staan voor de toekomst.

De bevolking van de MRA blijft voorlopig groeien. We willen die groei benutten om de onderscheidende kwaliteiten van de metropoolregio verder te versterken. Om dat te bereiken, zetten we de **meerkernige** structuur van sterke steden en dorpen verder kracht bij, comform ons gezamenlijke verstedelijkingsconcept. Tussen die steden en dorpen liggen prachtige landschappen. De schoonheid en nabijheid daarvan is een unieke kracht van onze metropool, waarmee we ons werkelijk onderscheiden van andere metropolen. Amsterdam is het kloppend hart van onze meerkernige metropool, met grote aantrekkingskracht. Amsterdam kan echter niet functioneren zonder de rest van onze regio. En buiten Amsterdam maken de deelregio's, elk met hun eigen kwaliteiten, onze regio tot een sterke metropool. Met diverse woonmilieus, landschappen, industrie, zee- en luchthaven en nog zoveel meer. Juist door elkaar aan te vullen vormen we een krachtige regio met grote kansen op versterking van de meerkernige ontwikkeling.

Door klimaatverandering staat de leefbaarheid in onze regio onder druk. **De woningnood** remt de mogelijkheden van vooral de jongere generatie. Het energienet zit op en soms al over zijn grens (zie bijvoorbeeld de situatie in Almere). Ook onze zoetwatervoorraad staat onder druk door de stijgende zeespiegel en bodemdaling. En we weten allemaal dat de manier waaróp onze economie momenteel groeit, hier mede debet aan is. Tel hier de schaarste in ruimte, middelen en arbeidskrachten bij op en je weet dat onze samenwerking zich heeft te richten op oplossingen die geen van ons afzonderlijk kan realiseren. Samenwerking en verbinding zijn nodig en logisch in onze samenhangende metropool. En dat doen we ook al aan verschillende tafels, zoals de NOVEX-gebieden. We hebben nieuwe oplossingen nodig.

We zien ons namelijk geplaatst voor **een aantal grote dilemma's** op het terrein van arbeid, wonen, energie, financiële middelen, fysieke ruimte. Wat kunnen en willen we (ruimtelijk) nog wel mogelijk maken en wat niet? Dus stel: als we voorop willen blijven lopen in de digitalisering, dan minder glastuinbouw en meer datacenters? Of juist geen ruimtevreters meer en daarmee geen logistieke centra en datacenters meer in onze regio? Minder woningbouw of meer waterberging? Minder kwaliteit in ons landschap of meer werklocaties?

We moeten keuzes maken en we willen dat doen met het oog op verbetering van onze brede welvaart. Het CBS definieert brede welvaart als volgt: 'Brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of die van mensen elders in de wereld'. Onder kwaliteit van leven verstaat het CBS 'alles wat mensen van waarde vinden'. Naast materiële welvaart gaat het daarbij om gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid.

Voor ons is brede welvaart geen abstract containerbegrip. Eerder hebben wij in de MRA- samenwerkingsafspraken drie thema's geselecteerd waarmee wij richting en invulling geven aan brede welvaart:

a. **De meest inventieve regio van Europa, met de best opgeleide bevolking**
b. **Een regio voor iedereen, naar de menselijke maat**
c. **Een duurzaam verbonden regi0**

Deze drie thema's hangen nauw samen. Om brede welvaart als leidraad recht te doen moeten wij telkens nagaan hoe de balans tussen deze drie thema's wordt bewaard. Dit betekent keuzes maken en 'afruilen'. Hoe we hier concreet invulling aan geven maken we inzichtelijk in het Meerjarig Uitvoeringsprogramma.

a. De meest inventieve regio van Europa & de best opgeleide bevolking

De MRA is een van de meest welvarende regio's in Europa. Het economische profiel van onze regio is breed. Er is geen enkele sector die echt domineert. Het mkb vormt de basis van onze economie. Daarnaast is creativiteit kenmerkend voor onze regio. De creatieve en innovatieve kracht van de regio wordt mede mogelijk gemaakt door sterke digitale infrastructuur. Sterk groeiende onderdelen in onze economische structuur bundelen we rond media (inclusief e-sports en gaming), tech, data, artificial intelligence en life sciences & health. We zien ook meer dwarsverbanden, zoals tussen media en AI.

We kunnen echter niet lui achterover hangen. Onze regionale economie is gevoelig voor economische voor- én tegenspoed, er is krapte op de arbeidsmarkt, de groei van arbeidsproductiviteit neemt af en onze positie als digitale hub in Europa staat onder druk. We willen een aantrekkelijk vestigingsklimaat behouden, verspreid over de hele regio. Vanuit brede welvaart geredeneerd: voor welke sectoren en onder welke voorwaarden?

In het kader van brede welvaart hebben we het in onze regio nadrukkelijk over groene innovatie in meer traditionele domeinen, zoals in de haven en de industrie. We willen de groenste industriezone van Europa zijn, door bijvoorbeeld met bedrijven in het Noordzeekanaalgebied (in lijn met het ontwikkelperspectief NZKG) en samen met het Rijk afspraken te maken over versnelde verduurzaming. Tata Steel IJmuiden kan alleen op duurzame wijze een plek hebben in een gezonde leefomgeving. Gezondheid en leefbaarheid zijn essentieel voor brede welvaart en randvoorwaardelijk voor de (economische) ontwikkeling en verstedelijking van de MRA.

Circulariteit, de kansen van offshore wind en de energietransitie hebben grote invloed op de toekomst van onze havens. Dit vraagt om tijdig handelen. Voor waterstof zijn er grote kansen, zowel in het Noordzeekanaalgebied als in Flevoland (Energy Hub). Ook voor de ontwikkeling naar een circulaire economie zijn er goede kansen in de regio, we ondersteunen bijvoorbeeld het innovatiecluster C-District in Haarlem.

Om dit alles mogelijk te maken zullen we het uiterste moeten doen om samen met onderwijs, kennisinstellingen en bedrijfsleven afspraken te maken over de ontwikkeling van onze beroepsbevolking. We willen de best opgeleide beroepsbevolking op alle niveaus (MBO, HBO, WO), afgestemd op de behoefte van de arbeidsmarkt. Voor technische en digitale beroepen is een extra inspanning nodig. Levenslang ontwikkelen is cruciaal.

b. Een regio voor iedereen, naar de menselijke maat

Elke metropool wil economisch floreren en optimaal verbonden zijn met de rest van de wereld. Onze regio onderscheidt zich internationaal door de menselijke maat die we bieden en de nabijheid van sociale en culturele voorzieningen. De woonmilieus en landschappen zijn divers (kust, duinen, polders, bos, heide, plassen) en dit maakt onze regio aantrekkelijk voor onze inwoners en bezoekers. De leefbaarheid is echter niet overal op voldoende niveau en voor een gezondere leefomgeving in onze regio zijn grotere stappen nodig.

De woningmarkt staat onder immense druk. We willen iedereen in de regio een fijn thuis kunnen bieden in complete en leefbare steden en dorpen. We moeten de groei van het aantal huishoudens bijbenen, woningen toevoegen en daarmee de oplopende prijzen het hoofd bieden. Tegelijkertijd willen we ervoor zorgen dat al deze nieuwe inwoners (bij voorkeur in hun deelregio) kunnen werken en dat ons mobiliteitsnetwerk en het groen/blauwe netwerk klaar is voor deze groei.

In internationaal perspectief vormen we een sociaal evenwichtige regio waarin verschillen in levensstandaard relatief gezien klein zijn. En toch kunnen de verschillen binnen de regio of binnen een gemeente groot zijn. We zien ook dat gelijke kansen onder druk staan. Zowel sociaal-maatschappelijke als economisch is het van groot belang dat iedereen in de regio mee kan doen.

c. Een duurzaam verbonden regio

Met onze ligging hebben we een ijzersterke positie in Nederland, Europa en de rest van de wereld. Maar ons internationaal knooppunt vraagt ook om voortdurende aandacht, bijvoorbeeld voor internationaal treinverkeer en het zo duurzaam mogelijk gebruiken van Schiphol (met een kleinere impact op de leefomgeving). Ook in digitaal opzicht zijn we een wereldwijd knooppunt.

Met het Multimodaal toekomstbeeld hebben we voor onze regio een perspectief op de noodzakelijke systeemsprong voor de mobiliteit binnen onze regio, randvoorwaardelijk voor onze woningbouwambities. Duurzame mobiliteit is de kern, met zoveel mogelijk inzet op fiets en OV. Dit is echter niet overal in onze regio de oplossing. In de delen van onze regio is en blijft de auto een onmisbare schakel. We zien de druk op het wegennet toenemen. Flexwerken, digitalisering, circulaire economie, nieuwe vormen van logistiek en mobiliteit; ons wonen en het karakter van onze economie veranderen. Dit leidt ook tot andere wensen rond woon- en werklocaties, (fysieke) infrastructuur en de wijze waarop alles met elkaar is verbonden.

Dat vraagt om investeringen, zowel in het hart als op alle flanken binnen onze regio, ook voor de schaalsprong in het OV. Er zijn ook andere maatregelen nodig, bijvoorbeeld in fiscale regels. Daarvoor moeten wij aandacht vragen bij het rijk en nauw met onze nationale partners samenwerken. Op het verbeteren van de woon-werkbalans hebben we wel zelf invloed. De spits concentreert zich nu te eenzijdig rond Amsterdam en Schiphol. Meer woningen verspreid over de hele regio betekent ook het realiseren van meer werk(locaties) nabij deze woongebieden. Daarmee brengen we de pendel meer in balans.

2 Acht ambities voor onze metropoolregio

De meest inventieve regio, waarin de menselijke maat wordt bewaard en versterkt en tegelijkertijd duurzaamheid voorop staat, ontstaat niet vanzelf. Dat vereist werk, en vooral regionale samenwerking. Het vereist duidelijke prioriteitstelling aan de hand van een ambitieuze agenda. De drie thema's hebben we geconcretiseerd in acht ambities, waarmee wij de brede welvaart voor onze bevolking en onze regionale gemeenschappen willen beschermen en versterken.

1 We willen een klimaatneutrale en circulaire regio zijn in 2050

De stijgende zeespiegel en afwisselende periodes van droogte en extreme regenval zijn inmiddels 'het nieuwe normaal'. Klimaatverandering afremmen en ons aanpassen aan de gevolgen die er nu al zijn, is een noodzakelijke opgave die impact heeft op alles wat we doen in onze regio. Tegelijkertijd zijn veel mensen bezorgd over de kosten van klimaatbeleid en de verdeling daarvan.

Dit betekent investeren om ons mobiliteitssysteem, de gebouwde omgeving en onze industrie duurzaam vorm te geven. Daartoe willen wij de groenste industriezone van Europa worden en heeft een toekomstbestendig energiesysteem hoge prioriteit. De huidige problemen met netcongestie bedreigen ons vestigingsklimaat, onze duurzaamheidsambities, onze woningbouwplannen en onze welvaart. Duurzaamheid en circulariteit bestaan niet meer náást al het overige; ze zijn randvoorwaardelijk geworden. We moeten niet 'duurzame dingen doen', maar dingen duurzaam doen.
Als vervolg op de afspraken uit het Klimaatakkoord en het Nationaal Programma Circulaire Economie maken we in de MRA duurzame keuzes. Circulariteit is de basis voor alle gebiedsontwikkelingen in de MRA, zowel in nieuw als in bestaand gebied. Voor een samenhangende duurzame energie- en grondstoffentransitie moeten MRA-overheden (met partners) samenwerken en lokale initiatieven verbinden. Dat gebeurt nu nog onvoldoende. We kiezen nog te vaak voor oplossingen die op termijn nieuwe problemen creëren, zoals zonnepanelen met PFAS of windturbines die niet herbruikbaar zijn.
Door als regio mee te doen aan een Europese pilot op het gebied van lokale voedselketens *('foodCLIC')* ontstaan er kansen. *Voedsel Verbindt* helpt de regio toekomstbestendig te maken en draagt bij aan sociale cohesie, gezond voedsel en internationale samenwerking.

Deze ambitie kan worden waargemaakt door:

- De uitstoot van CO_2 in de MRA zoveel als mogelijk te beperken (uiterste inspanning, wetende dat nul uitstoot wellicht onhaalbaar is). Daarvoor is de energietransitie cruciaal, hetgeen bijvoorbeeld in het ontwikkelperspectief voor het NZKG is uitgewerkt;
- Als regio naar vermogen bijdragen aan de opgaven voor de RES-regio's om hernieuwbare energie op te wekken in de MRA;
- Meer in te zetten op energiebesparing om zo de energie-efficiëntie in onze regio sneller te laten groeien (onder meer via ons netwerk GasTerug);
- Met het Rijk en met de netbeheerders goede afspraken te maken over de ruimtelijke keuzes die nodig zijn om ons energiesysteem toekomstbestendig te maken en het gebruik van slimme energieoplossingen te stimuleren voor woningbouw, verduurzaming economie en geëlektrificeerde mobiliteit;
- Samen met het bedrijfsleven verder werken aan de verduurzaming van bedrijventerreinen en de mogelijkheden om bedrijventerreinen als energiehubs te gaan benutten. Daarbij dient er ruimte te blijven voor hoge milieucategorie bedrijventerreinen, met maximale inspanning op verduurzaming;
- De verdeling van de lusten en lasten van het klimaatbeleid en de energietransitie beter in balans is krijgen;
- Als overheden al in 2030 het goede voorbeeld te geven door maximaal circulair in te kopen;
- Op korte termijn een stevige impuls te geven aan een sterke publiek-private samenwerking op het gebied van circulair textiel;
- Er samen voor te zorgen dat uiterlijk in 2050 alle afvalstromen uit de MRA op een duurzame wijze worden hergebruikt of benut;
- Ons in te spannen voor het stimuleren van duurzaam ontwerp van producten en diensten en dat hergebruik of reparatie van producten en diensten vanzelfsprekend zijn (de import van spullen is verantwoordelijk voor meer dan 70% van onze CO_2-emissies);
- Te komen tot lokale voedselketens die bijdragen aan een circulaire regio, onze ambitie is om ten minste een kwart van ons voedsel lokaal te produceren en te consumeren.

2 We versterken de (digitale) concurrentie- en innovatiekracht van de MRA om bij te dragen aan de transities die nodig zijn.

Onze sterke en veelzijdige economie hebben we voor een deel te danken aan de grote innovatie- en concurrentiekracht van de regio. We hebben als regio veel kennis in huis – dankzij het netwerk van universiteiten, hogescholen, MBO- en beroepsopleidingen en het grote aantal startups en scale-ups. We stimuleren innovatieve ecosystemen en proberen campusvorming op belangrijke innovatie thema's te bevorderen.
Als samenwerkende overheden werken we met de Amsterdam Economic Board en Regionale Ontwikkelingsmaatschappijen in de regio samen met het bedrijfsleven, kennis- en sociaal-maatschappelijke instellingen. Belangrijke thema's zijn artificial intelligence, duurzame digitale infrastructuur, veilig datadelen, hoogwaardige maakindustrie, life sciences and health (inclusief preventie) biobased en modulair bouwen, slimme mobiliteit, waterstof en slimme energiesystemen.

De innovatieve handelsgeest, internationale oriëntatie, open economie en onze positie als digitale hub in Europa hebben ervoor gezorgd dat we het onveranderd goed doen in de rangorde van meest concurrerende en innovatieve regio's. Buitenlandse bedrijven zijn hier gevestigd of overwegen dat te gaan doen; migranten zijn een logisch en onmisbaar onderdeel van onze maatschappij en delen van het regionale bedrijfsleven richten zich op buitenlandse markten. Bij het ondersteunen van nieuwe buitenlandse bedrijven kijken wij naar de bijdrage aan brede welvaart. Ook met het ondersteunen van ondernemers bij hun internationalisering richten we ons primair op bedrijven die een bijdrage kunnen leveren aan een duurzamere en socialere samenleving.
Europa en de wereld staan ook niet stil. Om als MRA ons toekomstig verdien vermogen te borgen en de transities waar we voor staan soepeler en sneller te laten verlopen, moeten we steviger inzetten op research & development, digitale systemen en toegepaste innovatie.

Deze ambitie kan worden waargemaakt door:
- R&D activiteiten bij onze partners waar mogelijk te stimuleren en beschikbare kennis over te dragen aan ons regionale MKB;
- Met elkaar en met het Rijk het gesprek te voeren over hoe we onze positie als digitale hub in Europa kunnen behouden en welke digitale infrastructuur nodig is om onze digitale ambities te kunnen realiseren;
- De vorming en doorontwikkeling van campussen en PPS-samenwerkingen te bevorderen, zeker ook in de deelregio's waar de kennisinfrastructuur versterking vraagt;
- Samen met de Amsterdam Economic Board en regionale ontwikkelingsmaatschappijen in de MRA (Horizon en ROMInWest) krachtige coalities te vormen van bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen, maatschappelijke organisaties en overheden om de grote transities vorm te geven;
- Op basis van deelregionale economische profielen inzetten op het versterken van de innovatiekansen, ecosystemen en de samenwerking in de deelregio's;
- De aantallen, kwaliteit en locatie van werklocaties te borgen in de NOVEX-MRA en NOVEX-NZKG;
- Het regionaal MKB ondersteunen bij hun internationaliseringsambities en bij het aantrekkelijk blijven voor internationaal talent.

3 We willen tekorten op de arbeidsmarkt verminderen en toekomstbestendig werk bieden aan huidige en nieuwe inwoners waardoor zij zich kunnen (blijven) ontwikkelen (door een optimale aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt).

De economie draait goed in de MRA. De werkloosheid is laag, de arbeidsparticipatie neemt toe en de economische groei is relatief hoog. Tegelijkertijd zien we in een aantal sectoren toenemende/zorgelijke tekorten op de arbeidsmarkt. Of het nu gaat om de zorg, het onderwijs of de vraag naar technici; de ambities die we als MRA hebben zijn in veel gevallen afhankelijk van een goed functionerende arbeidsmarkt, met zo min mogelijk tekorten.

Passend werk is een belangrijke bouwsteen voor brede welvaart. Hoe mensen zich kunnen ontplooien en ontwikkelen en in welke mate zij kunnen voorzien in hun levensonderhoud is van groot belang voor de kwaliteit van leven. We streven daarom naar een evenwichtige en inclusieve arbeidsmarkt, met een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Vanuit het perspectief van de ondernemer en medewerker kijken we naar de werking van de arbeidsmarkt en wat nodig is om transities mogelijk te maken. In dit licht moeten we aandacht hebben voor mogelijke nieuwe onderwijsinstellingen, bijvoorbeeld een extra onderwijsinstelling in Almere en Lelystad, gericht op de vraag die in deze deelregio nodig is.

Deze ambitie kan worden waargemaakt door:

- Als overheden samen te werken met andere stakeholders om de instituties in de arbeidsmarkt zo goed mogelijk te laten samenwerken;
- Een gedeeld beeld te hebben van welke sectoren en/of beroepen we als MRA het meest belangrijk/essentieel vinden;
- Samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en sociaal-maatschappelijke instellingen te komen tot afspraken over/acties voor het verminderen van tekorten in de sectoren van publieke dienstverlening (zoals het OV). De MRA wil haar rol als regionale regisseur hier beter in uitoefenen;
- Het onbenut arbeidspotentieel op alle niveaus (inclusief talentontwikkeling) te identificeren en beter aan te laten sluiten op de arbeidsmarkt;
- De huidige arbeidskrachten mee te nemen in de digitale ontwikkelingen;
- Het publieke onderwijs beter aan te laten sluiten op de arbeidsmarkt;
- Zicht te houden op het functioneren van en ontwikkelingen op de regionale arbeidsmarkt, op tekorten en op de match tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

4 We willen voldoende, passende, bereikbare en toekomstbestendige werklocaties in de nabijheid van (potentiële) werkenden.

Onze sterke en veelzijdige economie is geen vanzelfsprekendheid. Een factor die hierop van grote invloed is, is de fysieke ruimte die we hebben voor economische ontwikkeling: de werklocaties. Dat gaat over bedrijventerreinen, kantoren, gemengde woon-werklocaties enz. We willen op een aantal plekken bouwen aan ecosystemen of campussen ontwikkelen. We willen ruimte bieden aan start-ups en scale-ups, die soms vragen om andere typen werklocaties dan bestaande bedrijven. Bedrijventerreinen hebben een maatschappelijke functie en dragen bij aan brede welvaart. Zij zijn goed voor een kwart van de werkgelegenheid en kunnen een essentiële rol spelen bij de grote transitieopgaven, zoals de energietransitie, circulaire economie en vergroening van de leefomgeving. De ruimte voor werklocaties staat onder druk als gevolg van de behoefte naar nieuwe woningen. Zo'n 500 ha bedrijventerreinen zijn – of zullen binnenkort – getransformeerd (worden) in woongebieden. Daarbij verwachten we de komende jaren een tekort van zo'n 1000 ha bedrijventerreinen terwijl de circulaire economie ook nieuwe ruimte in zal nemen. Dit betekent dat we keuzes moeten maken. Niet door ruimte voor wonen en werken (of natuur en werken) tegenover elkaar te zetten, maar wél door in de hele ruimtelijke puzzel de ruimte voor werken nadrukkelijk te betrekken.

We verkennen daarom gezamenlijk waar we ruimte houden of vinden voor werklocaties. Daarbij horen ook goede afspraken over de huidige werklocaties. De recent opgestelde bedrijventerreinenstrategie MRA vormt het vertrekpunt voor het gesprek samen met de nog op te stellen kantorenstrategie MRA. De keuzes met betrekking tot werklocaties moeten ook worden gemaakt in samenhang met woonlocaties, zodat een goede woon-werk balans wordt gecreëerd.

Deze ambitie kan worden waargemaakt door:

- Ons in te spannen voor voldoende 'schuifruimte', de balans in vraag naar en aanbod van werklocaties zo optimaal mogelijk te laten zijn en daarbij te streven naar een frictieleegstand van circa 8%;
- De huidige totale oppervlakte aan bedrijventerreinen (per 2024) in omvang proberen vast te houden en bestaande bedrijventerreinen toekomstbestendig (inclusief waterrobuust/klimaatadaptief) te maken (o.a. via intensivering en duurzaamheidsmaatregelen), door nieuwe terreinen toekomstbestendig te ontwikkelen en serieus werk te maken van het realiseren van aantrekkelijke gecombineerde woon-werkgebieden;
- De deelregionale economische profielen te koppelen aan de werklocaties om daarmee invulling te geven aan het soort bedrijvigheid en werkgelegenheid;
- Wonen, werken en voorzieningen in elkaars nabijheid te houden en te ontwikkelen vanuit het perspectief van brede welvaart.

5 We willen leefbare steden en dorpen met voldoende, betaalbare, bereikbare en toekomstbestendige woningen, in een gezonde leefomgeving.

De uitdagingen op de woningmarkt zijn groot. Het tekort aan woningen is nijpend, de wachtlijsten voor sociale huurwoningen zijn lang en we hebben in de regio een grote opgave om bijzondere doelgroepen te huisvesten. De huidige markt zorgt voor onvoldoende aanbod aan betaalbare woningen, waardoor het tekort blijft oplopen. Samenwerking met marktpartijen, woningbouwcorporaties, institutionele beleggers en andere belanghebbenden is daarbij cruciaal.

Voor een leefbare metropoolregio is meer nodig dan alleen het toevoegen van woningen. Het gaat om steden én dorpen met een gezonde leefomgeving en een goede leefkwaliteit. Als MRA hebben we een gezamenlijke opgave om te werken aan de realisatie van meer passende en bereikbare woningen. Dit doen we door nieuwe woningen te bouwen op toekomstbestendige locaties waarbij we invulling geven aan alle randvoorwaarden zoals netcongestie, bereikbaarheid, water en bodem en door daarnaast de bestaande voorraad beter te benutten. We hebben in de MRA een gezamenlijke opgave om de woningvoorraad beter passend te maken voor een vergrijzende bevolking en de opgave om bijzondere doelgroepen te huisvesten. Over al deze opgaven zijn door het Rijk en de regio afspraken gemaakt in het ontwikkelperspectief (november 2021) en in de Woondeal MRA (maart 2023), onze gemeenschappelijke basis voor de uitvoering. De komende jaren blijft deze samenwerking met en lobby richting het Rijk van groot belang.

Deze ambitie kan worden waargemaakt door:

- Voldoende nieuwe woningen te bouwen in de periode 2020-2030, minstens 175.000, oftewel 17.500 per jaar, en de woningvoorraad daarnaast op andere manieren te laten groeien, zodat de MRA in 2030 minstens 1.300.000 woningen telt;
- Passende woningen te bouwen die kwalitatief geschikt zijn voor diverse doelgroepen en hier regionaal afspraken over te maken;
- Bereikbare woningen te bouwen die goed ontsloten zijn door onder andere het ov en gunstig liggen ten opzichte van werklocaties (verbeteren woon-werkbalans) en voorzieningen;
- Alle nieuwe woningen toekomstbestendig te realiseren: waterrobuust/klimaatbestendig/-adaptief, energieneutraal, zoveel mogelijk circulair en op een manier die bijdraagt aan de gezondheid van inwoners en natuur;
- Groen/blauwe netwerken, recreatiemogelijkheden en landschapsontwikkeling mee te laten groeien met de verstedelijking (zie ook ambitie 6 en 7);
- Nabijheid en diversiteit van culturele voorzieningen (inclusief bibliotheken) gelijke tred te laten houden bij groeiende inwoneraantallen;
- De bestaande woonwijken te herstructureren zodat ze hetzelfde niveau hebben – qua passendheid en toekomstbestendigheid – als de woningen die na 2023 zijn toegevoegd;
- Te werken aan het verbeteren van een gezonde leefomgeving (minder geluidsoverlast en schonere lucht);
- Gezamenlijk invulling te geven aan de afspraken die we als MRA hebben gemaakt met het Rijk in de Woondeal over het vergroten van het aanbod van betaalbare woningen en een evenwichtigere verdeling ervan over de regio.

6 We behouden en (waar mogelijk) versterken de kwaliteit van ons landschap en cultuurhistorisch erfgoed.

Onze bossen, heides, plassen, kust, polderlandschappen en veenweidegebieden zijn ‘de longen’ van onze verstedelijkte regio. We hebben maar liefst twee nationale parken in de MRA, met Zuid-Kennemerland en Nieuw Land (het grootste door mensenhanden gemaakte natuurgebied van de wereld). De kwaliteit en nabijheid van onze landschappen maken onze metropoolregio uniek.
Dat geldt ook voor de aanwezigheid van vele historische steden en dorpen en ander cultuurhistorisch erfgoed (industrieel, waterstaatkundig, ter verdediging, immaterieel) in onze regio. Landschappen en erfgoed dragen zo sterk bij aan onze brede welvaart. Niet alleen sociaal-maatschappelijk maar ook economisch. We danken er een belangrijk deel van onze grote nationale en internationale aantrekkingskracht.

Deze kwaliteiten vragen bescherming en versterking, als tegenwicht voor de stedelijke verdichting die ook noodzakelijk is. Dat is cruciaal voor de leefbaarheid in onze regio.

Daarnaast is het versterken van onze groenblauwe omgeving noodzakelijk voor het verbeteren van de biodiversiteit en onze waterhuishouding (waaronder adaptatie, waterkwaliteit, voldoende beschikbaarheid drinkwater). Hoe kunnen we verantwoord groeien zonder onze landschappen aan te tasten, onze identiteit te verliezen of in te boeten op ons welzijn? Dat is de uitdaging. Samenhangende keuzes zijn nodig. Voor de MRA is daarbij, in lijn met het beleid van de rijksoverheid, de brede wateropgave en bodemgesteldheid sturend.

Deze ambitie kan worden waargemaakt door:
- Landschap bij groei als kwetsbare waarde te onderkennen en zoveel mogelijk beschermend te handelen;
- Bij groei van verstedelijking ook landschappelijke kwaliteit te laten meegroeien, in samenhang met noodzakelijke investeringen in het watersysteem en rekening houdend met de versterking van de natuurwaarden en biodiversiteit;
- Water en bodem sturend te laten zijn bij ruimtelijke keuzes (waaronder ruimte voor piekwaterberging);
- Natuurwaarden en biodiversiteit te versterken;
- Ons cultuurhistorisch erfgoed duurzaam en toekomstbestendig te beschermen en onderhouden;
- Landschappen en cultuurhistorisch erfgoed verantwoord toegankelijk te maken voor onze inwoners en bezoekers (in samenhang met ambitie 7).

7 We willen dat het (inter)nationale toerisme en de recreatiemogelijkheden bijdragen aan de leefkwaliteit van al onze inwoners.

Toerisme is nog steeds een hot topic in de MRA en de uitdagingen zijn, na een tijdelijke dip door corona, de afgelopen jaren alleen maar groter geworden. Toerisme blijft de komende jaren wereldwijd groeien, ook bij ons. Maar wat voor soort toerisme willen we juist aantrekken en in welke deelregio willen we wat? Hoe kunnen we de balans vinden in gebieden waar de druk op de ruimte te groot is? De Metropoolregio stuurt op een gebalanceerde groei van toerisme waarbij we economie, ruimte, recreatie, natuur, klimaat, samenleving, cultuur en leefomgeving in samenhang bekijken.

Daarbij proberen we drukke plekken te ontlasten door spreiding en vraagsturing. We willen toerisme zo veel mogelijk laten bijdragen aan de maatschappelijke opgaven en brede welvaart in de MRA. Sommige plekken binnen de MRA zijn op bepaalde momenten te druk - denk hierbij aan Amsterdam en de Zaanse Schans -, terwijl we op andere plekken juist meer bezoekers willen aantrekken, zoals in Purmerend, Haarlemmermeer, Lelystad en Almere. Bezoekers dragen sterk bij aan de nabijheid en kwaliteit van culturele voorzieningen die we in onze regio hebben. We beschikken daardoor over een breed aanbod aan culturele voorzieningen, waarvan veel van internationaal topniveau. Musea, theatervoorstellingen, festivals en concerten vergroten de aantrekkingskracht van onze regio als plek om te wonen of je bedrijf te vestigen.

Bij een aantrekkelijke regio horen ook recreatieve voorzieningen en gebieden. Bij groeiende verstedelijking en bezoekersaantallen zien we echter dat de druk oploopt. Op mooie dagen is bijvoorbeeld de bereikbaarheid van onze kust een groot probleem. Er moet voldoende ruimte voor recreatie zijn voor onze inwoners, in de nabijheid van hun woning. Deze ruimte moet meegroeien met de groei van het aantal inwoners. Spreiding is daarbij van groot belang, zodat de druk op bepaalde bestaande gebieden kan worden verlicht.

Deze ambitie kan worden waargemaakt door:

- Te stimuleren dat een groter deel van de internationale verblijfsbezoekers de MRA buiten Amsterdam bezoekt of hier verblijft, hier meer tijd besteedt en meer geld uitgeeft (gekoppeld aan meerkernige ontwikkeling);
- Spreiding aan te jagen van verblijfsaccommodaties en dagattracties en hierdoor enerzijds de deelregio's economisch te laten profiteren en anderzijds de druk op Amsterdam af te laten nemen;
- Aan te jagen dat bestaand toeristisch vastgoed wordt verduurzaamd en nieuw toeristisch vastgoed duurzaam wordt gebouwd;
- De koppeling met kunst en cultuur in de hele regio te versterken;
- Bereikbaarheid en instandhouding van recreatiegebieden (waaronder de kust en groenblauwe natuur) te verbeteren;
- Voor de bestaande en bij verdere verstedelijking ervoor te zorgen dat alle inwoners van de MRA groene recreatieruimte binnen maximaal een kwartier fietsen kunnen bereiken;
- MRA dekkende netwerken te realiseren voor wandelen, fietsen en varen, zowel korte als lange afstandsroutes;
- Gebieden met een te hoge recreatiedruk te ontlasten (door deze uit te breiden of door gebieden in de omgeving (door) te ontwikkelen);
- (Inter)nationale bezoekers en recreanten meer mogelijkheden te geven om gebruik te maken van de trein en ander openbaar vervoer.

8 We willen dat eenieder zich op duurzame en betaalbare wijze kan verplaatsen en dat al het logistieke vervoer duurzaam is. Onze (inter)nationale connectiviteit verduurzamen we.

Brede welvaart betekent óók dat iedereen mee kan doen, dat mobiliteit rechtvaardig is. Jezelf verplaatsen moet dus toegankelijk, gastvrij, begrijpelijk en betaalbaar zijn. Zowel in de steden als in de (lint) dorpen, woonwijken en op bedrijventerreinen. Hoe je ook reist, in elk gebied moeten diverse opties zijn met een redelijke reistijd en bewoners moeten kunnen kiezen welke manier het beste bij hen past. In het Multimodaal Toekomstbeeld zijn 7 principes afgesproken die ook gelden in deze agenda. Dat zijn:

1. Verstedelijking afstemmen op kwaliteit bereikbaarheid en nabijheid
2. Afremmen en spreiden mobiliteitsgroei
3. Verbeteren stedelijke en regionale fietsnetwerken
4. Ontwikkelen regionale hubs
5. Goederenvervoer integraal onderdeel
6. Ontvlechten van Openbaar Vervoer
7. Ringen draaiende houden

Goede verbindingen zijn essentieel voor het leven en wonen in bestaande en nieuwe woongebieden, in alle deelregio's van de MRA. Het aantal inwoners en banen in de MRA blijft groeien. Er is alleen geen ruimte om de mobiliteit mee te laten groeien, zoals we dat in het verleden deden. We zetten dan ook in op meer nabijheid in de meerkernige regio en daarmee op een betere woonwerkbalans. We willen blijven investeren in verbindingen om onze regio ook in de toekomst goed te verbinden met de rest van de wereld. We richten ons daarbij op duurzame mobiliteit en het verminderen van CO_2-uitstoot.

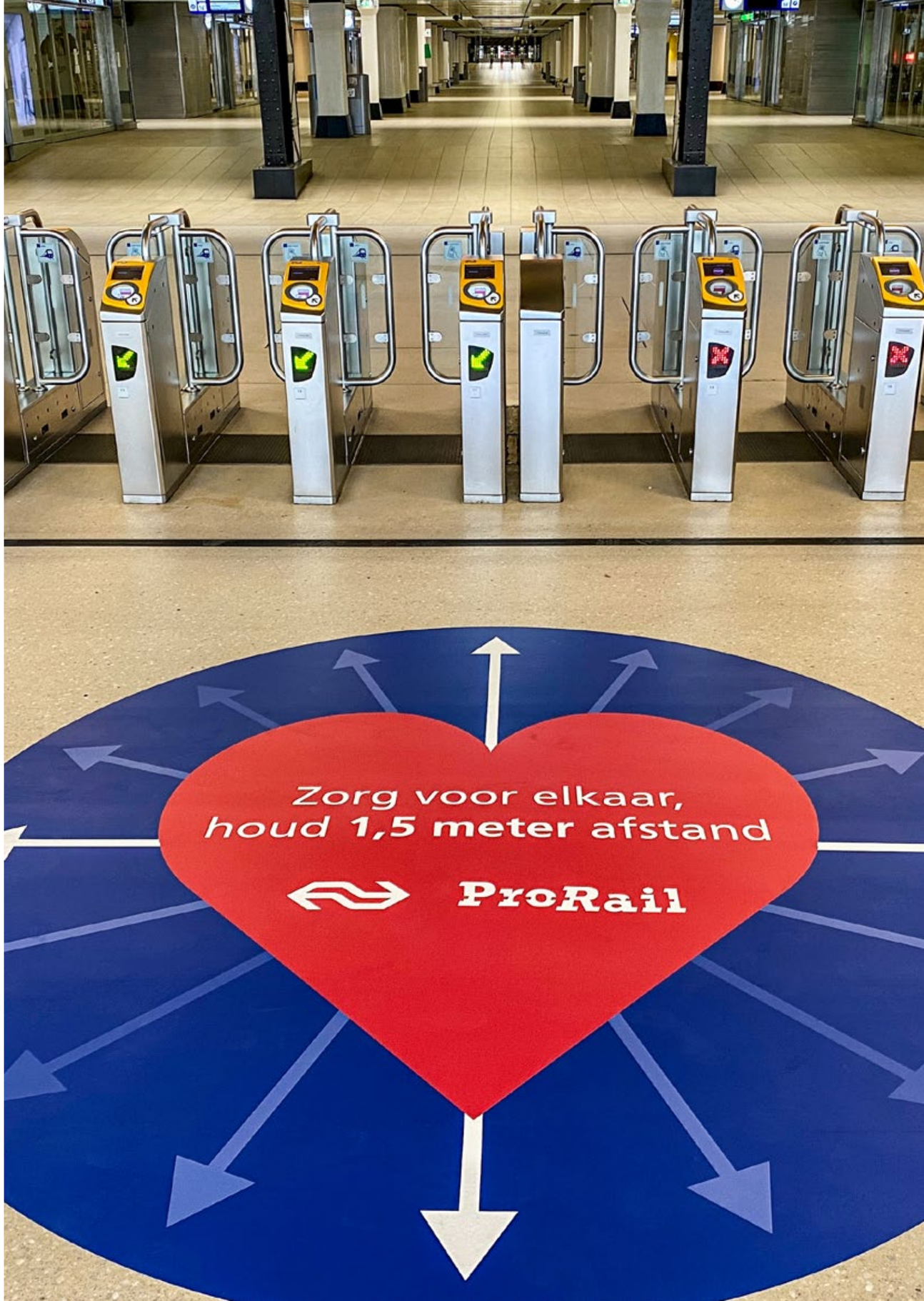
We willen dit met name bereiken door flink in te zetten op duurzame, gezonde en emissieloze mobiliteit – van hoogwaardig ov en deelmobiliteit tot lopen en (e)-fietsen (met doorfietsroutes) – om een gezonde leefstijl te stimuleren en de CO_2-uitstoot terug te dringen. Samen met het bedrijfsleven en het Rijk nemen we ook gedragsmaatregelen.

Goederenvervoer - regionaal en internationaal, licht en zwaar - is belangrijk voor onze (distributie) economie en een randvoorwaarde voor een goed functionerende MRA. Maar het geeft ook verdringing op ons regionaal mobiliteitsnetwerk voor inwoners en een belasting voor de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid. Om goederenvervoer en logistiek op een duurzame, veilige, efficiënte en concurrerende manier een plek te (blijven) geven zoeken we samen met het bedrijfsleven, overheden en maatschappelijke organisaties de juiste ruimtelijke keuzes. Dit moet niet alleen binnen de logistiek zelf, maar ook 'aan de voorkant' van onze verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven.

De mainport Schiphol, onze havens en Greenport Aalsmeer zijn belangrijke motoren van de regio én van onze nationale economie; bronnen van internationale werkgelegenheid en brandpunten van internationaal transport. Ook de nabijheid van een van de grootste internetknooppunten ter wereld (AMS-IX) - een digitale mainport - maakt de regio tot een aantrekkelijke vestigingslocatie voor (internationale) bedrijven (waaronder datacenters). Deze economische motoren kennen een keerzijde voor de verduurzaming en de leefbaarheid van onze regio.
Voor Schiphol zijn meer internationale treinen en een zo schoon en stil mogelijke luchtvaart nodig voor een meer duurzame toekomst. De spanning zit potentieel in de wens tot behoud van de kwaliteit van het netwerk.

Deze ambitie kan worden waargemaakt door:
- Te werken vanuit de 7 principes van het MTB (zie bovenstaande opsomming);
- Te investeren in vormen van publieke mobiliteit* zodat in elke deelregio verschillende vervoersopties zijn (*publieke mobiliteit is een verzamelnaam voor openbaar vervoer, flexvervoer en deelmobiliteit). Concreet: het realiseren van de schaalsprong in het ov-netwerk; Zuidasdok, Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, Ringlijn naar Haven-Stad, aanleg van de IJmeerlijn (mogelijke koppeling met Lelylijn), het volledig sluiten van de Ringlijn en daarnaast is er voor wat betreft het OV ook aandacht voor HOV-corridors naar Zaanstad en Haarlem;
- Het regionale openbaar vervoer en het voor de MRA relevante nationale (spoor) netwerk moet minimaal mee kunnen groeien met de verstedelijking;
- De kwaliteit van het wegennetwerk in alle deelregio's minimaal gelijk te houden en waar nodig (door groei van het aantal gebruikers) te verbeteren;
- Verbeteringen in het fietsnetwerk en -gebruik, ook via de Greendeal Fiets;
- Mobiliteitsgedrag beïnvloeden met mijden en spreiden van de spits;
- Te zorgen dat het aandeel van het besteedbaar inkomen dat mensen kwijt zijn aan reizen redelijk blijven (mobiliteitsrechtvaardigheid; ook gekoppeld aan verbeteren woon-werk balans);
- De hoeveelheid fijnstof en geluidsoverlast als gevolg van mobiliteit te minimaliseren;

- Het aantal gewonden en doden als gevolg van deelname aan het verkeer te laten dalen;
- Openbaar vervoer (publieke mobiliteit) als wenkend alternatief voor de auto te ontwikkelen;
- Het bundelen van stromen te bevorderen en binnenstedelijk zoveel mogelijk passende, schone en veilige logistiek te stimuleren, onder andere door logistieke hubs aan te leggen;
- Optimaal benutten van de mogelijkheden van water, spoor en buisleidingen en de benodigde infrastructuur op orde te brengen, ook voor goederenvervoer;
- De betrouwbaarheid van het goederenvervoer te borgen door het slim benutten van de beschikbare capaciteit (onder andere door het mijden van spitsen). Een laad-infrastructuur voor de logistieke sector te realiseren in de MRA (elektriciteit, waterstof of andere energiebronnen);
- In te zetten op goede alternatieven voor het vliegtuig met internationale treinen ter vervanging van korte en middellange vluchten binnen Europa;
- Door ruimte te maken op nationale spoorroutes van en naar de MRA middels het uitvoering geven aan ambities uit het nationaal Toekomstbeeld OV 2040.



Bijlage 1:

Doorvertaling uitvoeringslijnen MRA Agenda 2020-2024

In onderstaand overzicht maken we per uitvoeringslijn uit de huidige agenda inzichtelijk hoe we het betreffende onderwerp of de daarmee samenhangende activiteiten of programma's een plek hebben gegeven in de nieuwe MRA Agenda (of het Meerjarig Uitvoeringsprogramma).

0.1 Samenbindende visie op de regio en de samenwerking
Hoe we samenwerken in de MRA is opgenomen in de Samenwerkingsafspraken. Waarop we ons richten is opgenomen in deze nieuwe MRA Agenda, dit is opgebouwd uit inhoudelijke ambities voor de langere termijn.

0.2 Samenwerking Rijk en EU
In de huidige agenda gaat deze uitvoeringslijn vooral over onze lobby en public affairs activiteiten.
Voor vrijwel alle ambities in de nieuwe agenda is lobby zeer wezenlijk. We operationaliseren dat per ambitie uit in het Meerjarig Uitvoerings-programma, en we stemmen onze acties af in de PHO's, Platforms en het MRA Bestuur.

0.3 De MRA als netwerk organisatie
In de huidige agenda gaat deze uitvoeringslijn over de samenwerking met de Amsterdam Economic Board, de ROM InWest en over congressen en conferenties.
Met de nieuwe MRA Agenda zetten we dit uiteraard door, waar nodig geïntensiveerd.

0.4 Kennishuis MRA
In de huidige agenda gaat deze uitvoeringslijn vooral over kennisdeling.
Idem, zie 0.3.

0.5 Verantwoording
In de huidige agenda bestaat deze uitvoerings-lijn vooral uit de communicatie-inspanningen die we doen in het kader van transparantie en draagvlak voor de samenwerking.
Idem, zie 0.3.

1.1 Regionale Economische Strategie
In de huidige agenda bestaat deze uitvoeringslijn grotendeels uit het opstellen van deelregionale economische profielen.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor werklocaties. Onderdeel daarvan (in het Meerjarig Uitvoeringsprogramma) is ook het verder uitwerken van in de NOVEX MRA benoemde deelregionale profielen en voor een aantal deelregio's verder uitwerken van de deelregionale profielen, die benut kunnen worden in de bedrijventerreinenstrategie en de kantorenstrategie.

Daarnaast is een ambitie opgenomen voor het versterken van de concurrentie en innovatiekracht, die inhoudelijk ook sterk raakt aan deze huidige uitvoeringslijn.

1.2 Werklocaties
In de huidige agenda bestaat deze uitvoeringslijn uit de bedrijventerreinenstrategie, PLABEKA en het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB).
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor werklocaties. Alle activiteiten die nu onder de huidige uitvoeringslijn voor werklocaties vallen, vallen straks naar verwachting ook onder de activiteiten die we opnemen in het Meerjarig Uitvoeringsprogramma. We gaan uitvoering geven aan de bedrijventerreinenstrategie (Plabeka 4.0 a), we stellen een kantorenstrategie op en we gaan door met Plabeka en het PHB.

1.3 Human Capital
In de huidige agenda bestaat deze uitvoeringslijn uit verschillende projecten en programma's op het gebied van onderwijs en arbeidsmarkt.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor onderwijs en arbeidsmarkt. Dit wordt uitgewerkt in het Meerjarig Uitvoeringsprogramma.

1.4 Aanjagen markt initiatieven en transitieopgaven
Voor deze uitvoeringslijn werken we momenteel vooral aan het onderwerp circulaire economie.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor de circulaire regio. Het is goed mogelijk dat de activiteiten die we nu uitvoeren voor circulaire economie straks ook goed in het Meerjarig Uitvoeringsprogramma passen voor deze ambitie.

1.5 Energie infrastructuur en data infrastructuur
Voor deze uitvoeringslijn werken we in de huidige agenda aan verschillende projecten, onderzoeken en activiteiten om ons netwerk te versterken, met name op het gebied van de energietransitie. Ook is er een beperkt aantal activiteiten uitgevoerd t.b.v. datacenters.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor de klimaatneutrale regio en een ambitie voor het versterken van de (digitale) concurrentie- en innovatiekracht. Daarbij hoort ook een discussie over welke digitale infrastructuur er nodig is voor het realiseren van onze digitale ambities. Voor veel van de andere ambities die we hebben opgenomen is de schaarste van transportcapaciteit / netcongestie een belemmerende factor.

2.1 Verstedelijkingsstrategie
In de huidige agenda hebben we voor deze uitvoeringslijn samen met het Rijk een verstedelijkingsstrategie en verstedelijkingsconcept opgesteld, en werken we nu aan uitvoeringsagenda voor de NOVEX MRA
In de nieuwe MRA Agenda hebben we geen aparte ambitie opgenomen voor de verstedelijkingsstrategie of de NOVEX: dit zijn geen opzichzelfstaande ambities, maar eerder middelen om onze ambities te verwezenlijken. Structurele afstemming- en afspraken maken met het Rijk is ontzettend belangrijk, en daarom blijven we onze inspanningen in de NOVEX prioriteit geven.

2.2 Wonen
In de huidige agenda zijn we voor deze uitvoeringslijn bezig met allerlei projecten om woningbouw te stimuleren, duurzaamheid in die woningbouw te stimuleren, tot afspraken te komen voor aandachtsgroepen , enzovoort.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor wonen. Vanuit Brede Welvaart zal dit onderwerp ook sterker een sociale invalshoek krijgen. Ook kent deze ambitie een nadrukkelijk relatie met veel andere ambities voor bijvoorbeeld werklocaties, de klimaatneutrale regio en mobiliteit voor inwoners en bezoekers.

2.3 Landschap
Voor landschap werken we momenteel aan verschillende activiteiten, variërend van onderzoeken naar bodem- en water sturend tot recreatie; gekoppeld aan de uitvoeringsagenda NOVEX.
In de nieuwe agenda hebben we een ambitie voor cultuurhistorisch erfgoed en landschap opgenomen. Landschap raakt daarnaast ook aan veel andere ambities, en zal vanuit brede welvaart als waarde onderdeel uitmaken van afwegingen / keuzes die we maken bij die andere ambities.

2.4 Transitieopgaven leefomgeving
In de huidige MRA Agenda gaat deze uitvoeringslijn over klimaatadaptatie en de energietransitie. Het heeft sterke relaties met andere uitvoeringslijnen als bouwen en wonen en de werklocaties.
In de nieuwe agenda hebben we een ambitie opgenomen voor een klimaat neutrale regio, daar valt ook klimaatadaptatie onder. Ook eventuele activiteiten voor de energietransitie behoren daartoe. Vanuit brede welvaart willen we ervoor zorgen dat we toekomstige generaties of mensen elders niet opzadelen met de negatieve effecten van onze keuzes.

2.5 Kunst, Cultuur en Erfgoed
Op dit onderwerp heeft de samenwerking gedurende Corona een andere vorm gekregen. Het oorspronkelijke PHO is recent weer opgestart.
In de nieuwe agenda hebben we onder meer een ambitie opgenomen voor cultuurhistorisch erfgoed en landschap. Cultuur is daarnaast een belangrijke waarde bij de ambitie voor concurrentie en innovatiekracht, de ambitie voor woningen en de ambitie voor recreatie en toerisme.

2.6 Recreatie en Toerisme
In de huidige agenda bestaat deze uitvoeringslijn uit een groot aantal activiteiten, gericht op het spreiden van toerisme en het inzetten op hoogwaardig toerisme i.p.v. massa toerisme.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor nationale en internationale bezoekers en een ambitie voor recreatie. Recentelijk is in het Platform Economie een strategie voor Toerisme vastgesteld. Deze strategie vormt het vertrekpunt voor het Meerjarig Uitvoerings-programma. Over recreatie hebben wij geen losse ambitie opgenomen, de uitvoering hiervan ligt grotendeels bij de provincies.

3.1 Schaalsprong mobiliteitssysteem
In de huidige agenda beogen we met deze uitvoeringslijn een gezamenlijke strategie voor het mobiliteitssysteem, met aandacht voor de samenhang met andere uitvoeringslijnen als wonen, werken, duurzaamheid, etc.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor mobiliteit voor inwoners en bezoekers, waarin we ook nadrukkelijk kijken naar andere ambities (werklocaties, wonen, etc.). Het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid blijft de basis in de uitvoering van deze ambitie. Vanuit het Multimodaal Toekomst beeld van onze regio bepalen we onze positie.

3.2 Fiets
Het doel van deze uitvoeringslijn in de huidige MRA Agenda is een samenhangend en hoogwaardig fietsroute netwerk.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor mobiliteit voor inwoners en bezoekers. Daar valt de modaliteit fiets ook onder.

3.3 Duurzame en innovatieve mobiliteit
In de huidige MRA Agenda voeren we bij deze uitvoeringslijn een breed scala aan acties uit op het gebied van o.a. Smart Mobility, MAAS, verduurzaming van mobiliteit, enzovoort.
In de nieuwe MRA Agenda hebben we een ambitie opgenomen voor mobiliteit voor inwoners en bezoekers en een ambitie voor het verduurzamen van goederenvervoer en logistiek en een ambitie voor het verduurzamen van de internationale connectiviteit.

metropool
regioamsterdam

Dit is een uitgave van de Metropoolregio Amsterdam
Termini 179, 1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

metropool
regioamsterdam

Aan	Alle raden & Staten van de deelnemers van de Metropoolregio Amsterdam
Van	MRA Bestuur
Contact	Remco Rienties, 06 – 20002447, r.rienties@metropoolregioamsterdam.nl, Melissa Rotteveel 06 – 22614599, m.rotteveel@purmerend.nl
Onderwerp	Oplegger MRA Agenda 2025 - 2028
Datum	2 april 2024

Inleiding

Deze oplegger dient als duiding bij de 80% versie van de nieuwe MRA Agenda 2025 – 2028. De 80% versie is op 22 maart 2024 vastgesteld door de MRA Algemene Vergadering.

De versie van de nieuwe MRA Agenda, zoals die nu voorligt, is qua inhoud en qua opzet anders dan voorgaande edities van de MRA Agenda. Waar de huidige MRA Agenda is opgebouwd vanuit uitvoeringslijnen, en de MRA Agenda daarvoor was opgebouwd vanuit tientallen acties, is de huidige versie opgebouwd vanuit ambities voor de langere termijn. Zo wordt scherper in beeld gebracht wat de ambitie is en waarom. De acties die in 2025 – 2028 worden uitgevoerd om een bijdrage te leveren aan het bereiken van de ambities komen in het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUVP). Hiervan ontvangt u nu twee uitgewerkte voorbeelden. Deze voorbeelden worden verzonden naar uw raad of Staten ter informatie. Bij de eindversie van de MRA Agenda verschijnt het volledige MUVP en een meerjarenbegroting.

Toelichting meegezonden stukken

Voor u ligt de 80% versie van de MRA Agenda met daarbij twee voorbeelden van het MUVP en de nota van beantwoording op de ontvangen proposities. De 80% versie van de agenda bestaat uit:

1. Een **inleidend hoofdstuk** die beschrijft wat ons verbindt en voor welke uitdagingen we in de komende jaren staan
2. De **8 ambities**: dit vormt de kern van de nieuwe MRA Agenda. Deze ambities zetten een stip op de horizon en geven als kader de richting aan van de acties voor de komende vier jaar.
3. De **uitwerking van de ambities**: wat wordt er verstaan onder deze ambitie en hoe kan deze worden waargemaakt?

Verder vindt u **ter informatie** bijgevoegd:

4. Twee voorbeelden van het MUVP waarmee inzichtelijk wordt gemaakt wat er straks op hoofdlijnen in het Meerjarenuitvoeringsprogramma komt
5. Een nota van beantwoording: hierin wordt inzichtelijk gemaakt hoe de input vanuit alle proposities is verwerkt in de ambities.

Proces naar de bekrachtiging van de nieuwe MRA Agenda

Deze 80% versie van de MRA Agenda is bedoeld voor het traject van wensen en opvattingen. De volledige conceptversie van de MRA Agenda en de Meerjarenbegroting 2024-2028 zal worden voorgelegd voor vaststelling door alle MRA deelnemers in de MRA Algemene Vergadering op 11 oktober 2024. Deze zal ter bekrachtiging aan u, net als alle andere MRA deelnemers, worden aangeboden in het najaar van 2024.

Wij verzoeken u om de wensen en opvattingen van uw raad, Staten of college op de 80% vesie van de MRA Agenda uiterlijk op 28 juni 2024 aan te leveren bij ons Bestuur via m.rotteveel@purmerend.nl.

metropool
regioamsterdam

Voortgangsnota 2023

versie 21 februari 2024

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Uitgelicht

Door constructief met elkaar samen te werken in de Metropoolregio Amsterdam hebben we ook in 2023 weer een reeks mooie resultaten met elkaar bereikt. In deze Voortgangsnota treft u een overzicht van uitgevoerde activiteiten en behaalde resultaten per uitvoeringslijn uit de MRA Agenda.

In onderstaand overzicht zijn alvast enkele in het oog springende resultaten uitgelicht:

- 2023 was het eerste jaar waarin het Aanjaagbudget actief was. Er zijn dit jaar 8 aanvragen gehonoreerd, voor een totaal bedrag van 380.000 euro. Daarbij zaten bijvoorbeeld aanvragen voor een onderzoek naar de arbeidsmarkt, het verstevigen van het actienetwerk GasTerug, het opstellen van een handelingspespectief voor preventie en het helpen van gemeenten bij juridische of wettelijke complicaties bij het aanjagen van houtbouw.
- Pilot MRA vertegenwoordiging in Brussel: betere aansluiting op de netwerken in Brussel en contacten gelegd met relevante instanties en personen
- De Hydrogen Hub Noord-Holland is verkozen tot Hydrogen Valley of the Year: door deze status vergroten we onze kans op co-financiering van projecten, en zijn we beter in staat om beleid te beinvloeden.
- In 2023 hebben we weer een State of the Region georganiseerd, waarbij de oproep 'Anders kijken, Anders doen' centraal stond.
- Actieve en ondersteunende inhoudelijke bijdrage vanuit de MRA directie in de organisatie van bijna 20 deelregionale raads- en Statenleden bijeenkomsten in het kader van de nieuwe MRA Agenda en de Verstedelijkingsstrategie/Novex.
- Zeven podcasts in de reeks Metropoolregio Actueel via o.a. Spotify
- Bedrijventerreinenstrategie MRA opgesteld inclusief het daarin opgenomen programma van zes elkaar versterkende lijnen en bijbehorende afspraken, en deze in het BO Economie vastgesteld
- De doelstelling oim ten minste 10% van al onze inkoop als overheden circulair te doen is behaald. 19 van onze deelnemers zitten daar fors boven, waarvan er 6 al zo rond de 30% zitten.
- Voor bestaande bedrijventerreinen in de MRA is een aanzet gegeven om tot circulaire afval verwerking te komen: op 3 bedrijventerreinen zijn pilots gestart om die te doorlopen in 2024. Op basis van de resultaten daarvan zal in 2024 worden besloten over al dan niet MRA brede voortzetting

- Om een zo objectief mogelijk inzicht te krijgen in de feiten en cijfers rond datacenters heeft Stratix in opdracht van MRA overheden in 2023 de rapportage objectivering datacenters opgeleverd. Om tot maximale objectiviteit van de rapportage te komen, is de Vlaamse professor Steven Latré gevraagd om een review te schrijven op het rapport van Stratix.
- Er zijn voor de uitvoeringsagenda NOVEX profielen opgesteld om de woon-werk balans te verbeteren in de deelregio's, hierover zijn gesprekken gevoerd met de deelregio's om deze te concretiseren. Dit is ook gedaan voor de economische profielen.
- Er is in het BO leefomgeving afgesproken om te komen tot 3 concrete pilots voor mogelijke financieringsvormen klimaatmaatregelen bestaand en bebouwd gebied
- De woondealafspraken zijn ondertekend. Met deze ondertekening hebben we afgesproken van 2023-2031 171.200 woningen te bouwen waarvan 2/3e betaalbaar (sociale huur en middelduur). Om dit te realiseren hebben we afgesproken met het Rijk dat de realisatie alleen lukt als het Rijk haar aandeel neemt in het oplossen van de kritische succesfactoren voor woningbouw, te weten: Elektriciteitsnetwerken, Stikstof, Geluid, Betaalbaarheid, Mobiliteit, Voldoende focus op uitvoering en verduurzaming en verbetering van de bestaande voorraad.
- De MRA heeft afspraken met de Rijksoverheid gemaakt over de realisatie van 5.000 extra flexwoningen boven op de woondealafspraken over woningaantallen.
- Ontwerpend onderzoek 'Toekomstbestendige Heuvelrug Gooi- en Vechtstreek'
- Uniforme MRA-stresskaarten voor de klimaatatlas zijn ontsloten via mra.klimaatatlas.net;
- De Groene Menukaart voor Bibliotheken is in juni 2023 gelanceerd. De Groene Menukaart voor Bibliotheken is een praktisch hulpmiddel dat helpt te focussen op de specifieke aspecten van panden waarin bibliotheken zich bevinden.
- Er is een dieuwe MRA strategie voor toerisme vastgesteld;
- De MRA is gestart met MIRT-verkenning doortrekken Noord/Zuidlijn en Sluiten Ringlijn en is voorkeursbesluit genomen om MIRT-project 3e perron Amsterdam-Zuid naar een nieuwe fase te promoveren.
- Door betrokken wegbeheerders (o.a. gemeenten) en regionale overheden is in 2023 gewerkt aan het realiseren van doorfietsroutes. Fietsroutes zijn gerealiseerd of in uitvoering genomen, studies zijn gestart naar verbetermogelijkheden. De rol van de MRA is hier gelegen in de onderlinge afstemming. Vooral waar het gaat om projecten die over de bestuurlijke grenzen heen gaan. Mooie voorbeelden van dergelijke studies zijn in 2023 de studie F205 Geniedijkroute Haarlem-Hoofddorp en de studie Doorfietsroute Corridor Amsterdam – Hoorn tussen Zaanstad en Hoorn. Hierin werken Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland samen met de betreffende gemeenten.

- ➔ Er is een potentietool ontwikkeld die regelmatig geraadpleegd wordt door gemeenten. Doel van de tool is om inzichtelijk te maken wat mogelijke effecten zijn van maatregelen die zijn gericht op het bevorderen van duurzame mobiliteit.
- ➔ Enzovoort… !

Overzicht voortgang uitvoering MRA Agenda

Uitvoeringslijn		Loopt voorspoedig	Op schema	Onvoldoende Voortgang
0.1	Visie op de regio en samenwerking			
0.2	Samenwerking Rijk en EU			
0.3	De MRA als netwerkorganisatie			
0.4	Kennishuis MRA			
0.5	Verantwoording			
1.1	Regionale Economische Strategie			
1.2	Werkmilieus (Plabeka)			
1.3	Human Capital			
1.4	Aanjagen marktinitiatieven transitieopgaven			
1.5	Energieinfra en data infra			
2.1	Verstedelijkingsstrategie			
2.2	Wonen			
2.3	Landschap			
2.4	Transitieopgaven leefomgeving			
2.5	Kunst, Cultuur en Erfgoed			
2.6	Recreatie en Toerisme			
3.1	Schaalsprong mobiliteitsysteem			
3.2	Fiets			
3.3	Duurzame en innovatieve mobiliteit			

1. Inleiding

1.1 Doel en status van de Voortgangsnota

Voor u ligt de Voortgangsnota voor de Metropoolregio Amsterdam over het jaar 2023. De Voortgangsnota ugaat op hoofdlijnen in op welke activiteiten in het afgelopen jaar zijn uitgevoerd, en welke resultaten daarbij zijn behaald. Het doel van het dit document is om te faciliteren dat de leden van gemeenteraden en Provinciale Staten in de MRA op inhoud in gesprek kunnen gaan met hun bestuurders en ze zaken kunnen meegeven die zij van belang vinden voor de regionale samenwerking. De Voortgangsnota is daarmee een informatief document.

De inhoudelijke en financiële verantwoording over de realisatie van de MRA Agenda vindt elke vier jaar plaats als de looptijd van de MRA-Agenda afloopt.

Leeswijzer

De opbouw van de Voortgangsnota is gekoppeld aan de uitvoeringslijnen van de MRA Agenda. Per uitvoeringslijn is eerst in het blauw opgenomen wat de doelstelling uit de MRA Agenda is en vervolgens is op hoofdlijnen aangegeven wat in 2023 de uitgevoerde activiteiten en behaalde resultaten zijn. Dit levert een korte en bondige tekst per uitvoeringslijn op, maar vanwege het aantal uitvoeringslijnen is de totale hoeveelheid informatie toch aanzienlijk. Daarom is hieronder in een korte inhoudsopgave weergegeven op welke pagina de informatie over welke uitvoeringslijn te vinden is.

Een andere afspraak uit de Samenwerkingsafspraken is om in de Voortgangsnota ook suggesties op te nemen voor gesprekspunten of vraagstukken die in het gesprek tussen de raden en Staten en hun besturen kunnen worden benut om het gesprek over de MRA te voeren. Een aantal suggesties voor deze gesprekspunten of vraagstukken is opgenomen bij de betreffende uitvoeringslijnen.

1.2 Inhoudsopgave

De uitvoeringslijnen van de MRA Agenda zijn in deze Voortgangsnota terug te vinden op de volgende pagina's:

0.1	- Samenbindende visie op de regio en de samenwerking	9
0.2	- Samenwerking Rijk en EU	9
0.3	- De MRA als netwerkorganisatie	11
0.4	- KennisHuis MRA	12
0.5	- Verantwoording	14
1.1	- Regionale Economische Strategie	16
1.2	- Werkmilieus (Plabeka)	16
1.3	- Human Capital	17
1.4	- Aanjagen Marktinitiatieven voor de transitieopgaven	19
1.5	- Energieinfrastructuur en Datainfrastructuur	21
2.1	- Verstedelijkingsstrategie	24
2.2	- Wonen	26
2.3	- Landschap	28
2.4	- Transitieopgaven leefomgeving	29
2.5	- Kunst, Cultuur en Erfgoed	31
2.6	- Recreatie en Toerisme	32
3.1	- Schaalsprong mobiliteitsysteem	35
3.2	- Fiets	37
3.3	- Duurzame en innovatieve mobiliteit	39
Verklarende lijst van woorden en afkortingen		42

2. Wat hebben we gedaan in 2023?

In dit hoofdstuk zal van de vier inhoudelijke bestuurlijke gremia (het Bestuur en de drie Platforms) op hoofdlijnen inzichtelijk worden gemaakt welke activiteiten het afgelopen jaar zijn uitgevoerd en welke resultaten daarbij zijn geboekt. Daarbij is zo veel mogelijk de indeling aangehouden van de uitvoeringslijnen uit de MRA Agenda. Per uitvoeringslijn is eerst (in het blauw) de bijbehorende doelstelling en toelichting daarop uit de MRA Agenda opgenomen, en wordt daarna puntsgewijs eerst een toelichting gegeven op de activiteiten die zijn uitgevoerd en daarna de resultaten benoemd die daarbij zijn behaald.

2.1 Het Bestuur

Het MRA Bestuur bestaat uit de burgemeester van Amsterdam, de CdK's van beide provincies en zeven wethouders uit de drie Platforms, afkomstig uit de zeven deelregio's van de MRA. Het Bestuur fungeert als dagelijks bestuur van de MRA. Zij stuurt op de realisatie van de centrale ambities en doelstellingen en de integrale uitvoering van de MRA Agenda. Het Bestuur is daarbij het gezicht van de MRA, zowel intern als extern. Deze rol heeft het afgelopen jaar steeds verder vormgekregen. De rol en positie van het dagelijks bestuur ten opzichte van de Platforms, de Algemene Vergadering (AV) en de MRA Raadtafel begint eveneens vorm te krijgen.

Dit jaar stond voor een groot deel in het teken van het opstellen van een nieuwe MRA Agenda. Een 80% versie van deze agenda zal in maart naar alle deelnemers worden verzonden voor wensen en opvattingen. Ook is er weer een Voortgangsnota opgesteld, en een Termijnagenda. Verder heeft het bestuur een groot aantal activiteiten voor de lobby ondernomen, zowel in Den Haag als Europa.

Voor de State of the Region heeft het Bestuur een oproep geschreven 'anders kijken, anders doen'. Doel van deze oproep is om de samenwerking tussen overheden, maar ook de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen te intensiveren, om zo samen de transities waar we voor staan het hoofd te kunnen bieden.

2023 was het eerste jaar waarin het Aanjaagbudget actief was. Er zijn dit jaar 8 aanvragen gehonoreerd, voor een totaal bedrag van 380.000 euro. Daarbij zaten bijvoorbeeld aanvragen voor een onderzoek naar de arbeidsmarkt, het verstevigen van het actienetwerk GasTerug, het opstellen van een handelingspespectief voor preventie en het helpen van gemeenten bij juridische of wettelijke complicaties bij het aanjagen van houtbouw.

Uitvoeringslijn 0.1 - Samenbindende visie op de regio en de samenwerking

Doel: Een integrale gezamenlijke visie op de regio en de MRA-samenwerking, die richting geeft aan het handelen van de MRA en die partners enthousiast maakt om met de MRA samen te werken.

- Inhoud geven aan de samenbindende visie op de regio, samen met partners
- Bewaken van de samenhang tussen de MRA-activiteiten en hun bijdrage aan de visie
- Uitdragen van de visie (promotie)
- Actualiseren van de MRA Agenda in 2024, of eerder als daartoe aanleiding is

Activiteiten in 2023

- Een integrale gezamenlijke visie op de regio krijgt vorm in verschillende trajecten waarin multidisciplinair gewerkt wordt aan strategieën voor de lange termijn. Voorbeelden zijn de Verstedelijkingsstrategie (zie uitvoeringslijn 2.1), maar ook het Rijk-regio-programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Ook de nieuwe MRA Agenda waar we het afgelopen jaar hard aan hebben gewerkt bevat elementen van een visie.

Resultaten in 2023

- ✓ In 2023 is verder gewerkt aan het maken van de afspraken met het Rijk over bovengenoemde programma's (Verstedelijkingsstrategie en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) en aan de uitvoering van de lopende MRA Agenda
- ✓ In 2023 hebben we hard gewerkt aan de opzet en inhoud van de nieuwe MRA Agenda. De 80% versie van deze agenda zal op 22 maart 2024 in de AV worden besproken, en daarna voor wensen en opvattingen worden vrijgegeven voor verzending aan alle deelnemers.

Uitvoeringslijn 0.2 - Samenwerking Rijk en EU

Doel: Goede en vruchtbare samenwerking met het Rijk en de EU.

- Coördineren van contacten en samenwerkingen met het Rijk en de EU gerelateerd aan de MRA-opgaven
- Voeren van een gezamenlijke (internationale) lobbyagenda en daarbij coalities binnen de regio ontwikkelen waar kennisinstellingen en bedrijfsleven onderdeel van kunnen zijn
- Zorgen voor de randvoorwaarden binnen de MRA, zoals een juridische basis, expertise, capaciteit en procesafspraken, waarmee de kansen op het verkrijgen van fondsen van het Rijk en Europa voor MRA-opgaven wordt vergroot

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Bestuur

Activiteiten in 2023

- We hebben de coordinatie van de lobby richting Rijk en EU gevoerd, inhoudelijk geladen vanuit de MRA opgaven.
- We hebben voor het uitvoeren van de lobby activiteiten coalities gesmeed met kennisinstellingen en bedrijven die onze proposities krachtiger maakten
- We zijn gestart met de pilot van een MRA vertegenwoordiging in Brussel

Resultaten in 2023

- ✓ Pilot MRA vertegenwoordiging in Brussel: betere aansluiting op de netwerken in Brussel en contacten gelegd met relevante instanties en personen
- ✓ Twee bestuurlijke werkbezoeken aan Brussel voor MRA thema's. In deze werkbezoeken is ondermeer gepleit voor projecten die in onze regio van belang zijn voor duurzamere mobiliteit en de ontwikkeling van internationaal spoor.
- ✓ De Hydrogen Hub Noord-Holland is verkozen tot Hydrogen Valley of the Year: door deze status vergroten we onze kans op co-financiering van projecten, en zijn we beter in staat om beleid te beinvloeden.
- ✓ De Europese Commissie heeft de MRA erkend als circulaire koploper en betrokken partner binnen het CCRI-Netwerk. Hierdoor kunnen we onze invloed op regelgeving voor duurzaam bouwen en textiel vergroten, evenals de kans op cofinanciering voor projecten in deze thema's.
- ✓ We hebben ons als MRA laten ien op de EMA conferentie in Helsinki, en er daar voor gezorgd dat de conferentie van de EMA in 2024 plaats vindt in de MRA.
- ✓ We hebben gezamenlijk opgetrokken rondom de landelijke verkiezingen, onder meer op het thema mobiliteit en grote projecten. Deze gezamenlijke inzet lijkt er voorzichtig toe te leiden dat het voorgenomen terugtrekken van toegezegde investeringen door het Rijk wellicht teruggedraaid zal worden.

Wat hebben we niet gedaan?

- X We waren voor dit jaar voornemens om voor onze vertegenwoordiging in Brussel een lanceringsevent te organiseren. Het programma wat we hiervoor konden realiseren en de aanmeldingen waren echter niet conform verwachting. Daarom is ervoor gekozen het event uit te stellen, en te verkennen hoe we hier in 2024 een meer passende vorm voor kunnen vinden.

Relevante links:

Pilot vertegenwoordiging in Brussel
Bestuurlijke werkbezoeken

Hydrogen Valley of the Year
EMA Conferentie

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- Hoe kunnen we als MRA de impact in Den Haag en/of Brussel vergroten, ten opzichte van bestaande coalities als VNG, G4, IPO, G40 etc? Volstaat de bandbreedte van de afspraken in de MRA-agenda, of zou je als MRA ook andere zaken moeten oppakken?

Uitvoeringslijn 0.3 - De MRA als netwerkorganisatie

Doel: De kracht van het MRA-netwerk vergroten en beter benutten, en sterkere verbindingen tussen het MRA-netwerk en partners (andere overheden zoals het Rijk en de waterschappen, Amsterdam Economic Board en ook breder het bedrijfsleven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, etc.).

- Verder ontwikkelen van de MRA als netwerkorganisatie door overzichtelijke communicatie over activiteiten, contactpersonen per onderwerp, netwerkactiviteiten als congressen en/of thematische bijeenkomsten
- Vanuit de MRA-activiteiten netwerken opbouwen in en tussen de deelregio's
- Gericht ontwikkelen van relaties met andere stedelijke regio's op basis van gedeelde opgaven enbelangen

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Bestuur (voor congressen en bijeenkomsten) en het Platform Economie (voor bijdragen aan de Board en de ROM InWest)

Activiteiten in 2023

- Financiering van de Amsterdam Economic Board
- Financiering van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM) InWest
- Organisatie van diverse symposia en netwerkbijeenkomsten
- Communicatie (zie hiervoor verder uitvoeringslijn 0.5)
- Er is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een intensievere samenwerking tussen de Amsterdam Economic Board en de ROM InWest. Deze samenwerking zou moeten resulteren in een beter functionerend regionaal ecosysteem van innovatieve bedrijven en kennisinstellingen, duidelijke aanspreekpunten voor het regionaal bedrijfsleven en meer efficiency bij de inzet van de middelen van de MRA.

Resultaten in 2023

- ✓ Eind 2023 is de verkenning afgerond, en zijn gerichte aanbevelingen gedaan voor verbeteringen. Medio 2024 zullen de Board en de ROM komen met een voorstel over de wijze waarop zij de aanbevelingen gaan implementeren. Dit voorstel zal de basis

vormen voor meerjarige (financiele) afspraken tussen de MRA enerzijds en de ROM InWest en de Board anderzijds

- ✓ In 2023 hebben we weer een State of the Region georganiseerd, waarbij de oproep 'Anders kijken, Anders doen' centraal stond.
- ✓ In navolging op die State of the Region is ook een avondbijeenkomst georganiseerd voor alle raads en Statenleden om met elkaar door te praten over deze oproep in relatie tot de nieuwe MRA Agenda.
- ✓ Netwerkbijeenkomst voor alle leden en plaatsvervangend leden van de MRA Raadtafel
- ✓ Actieve en ondersteunende inhoudelijke bijdrage vanuit de MRA directie in de organisatie van bijna 20 deelregionale raads- en Statenleden bijeenkomsten in het kader van de nieuwe MRA Agenda en de Verstedelijkingsstrategie/Novex.

Relevante links:
State of the Region 2023
Anders kijken, anders doen

Uitvoeringslijn 0.4 - KennisHuis MRA
Doel: Inzicht bieden in relevante ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam en ontsluiten van in de MRA beschikbare kennis en expertise.

- Zorgen voor duiding van ontwikkelingen binnen de MRA, waarbij jaarlijks belangrijke ontwikkelingen en trends met het netwerk worden gedeeld, in samenwerking met regionale en nationale kennisinstellingen
- Zorgen voor goede ontsluiting van de binnen de MRA beschikbare kennis en expertise, uitgevoerde onderzoeken en ontwikkelde handreikingen

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Bestuur (voor kennisdeling in het algemeen) en het Platform Economie (voor de Economische Verkenningen)

Activiteiten in 2023

- Late opstellen en begeleiden van de Economische Verkenningen MRA 2023 (EVMRA)
- Side-event Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam tijdens State of the Region
- Participatie in het Open Research Platform
- Plan van aanpak gemaakt voor inrichting 'Huis van de Regio'
- Na de Provinciale Statenverkiezingen in beide provincies voor alle nieuwe Statenleden een opmaat programma aangeboden in het kader van het introductieprogramma.

- MRA-kennissessie voor alle ambtenaren van de platforms Economie, Mobiliteit en Ruimte over de Verstedelijkingsstrategie/Novex
- Intranet opgeleverd voor medewerkers MRA
- Ketendag Textiel: kijkje achter de schermen van circulaire textielinitiatieven voor bestuurders en ambtenaren
- Kennissessie voor ambtenaren over energierechtvaardigheid
- Kennissessie over datacenters
- Kennismissie naar New York over toekomstbestendig bouwen
- Onderzoek WiMRA (Wonen in de Metropoolregio Amsterdam) van start gegaan
- Bijeenkomst over circulaire bedrijventerreinen
- Vertegenwoordiging op vastgoedbeurs Provada

Resultaten in 2023

- ✓ Actualisatie brede MRA-monitor 'Staat van de Metropoolregio Amsterdam'
- ✓ Structuur en overzicht pagina's MRA op Open Research Platform verbeterd
- ✓ Speciaal onderdeel op MRA-website ter ondersteuning van nieuwe Provinciale Staten
- ✓ Zeven podcasts in de reeks Metropoolregio Actueel via o.a. Spotify
- ✓ Implementatie MRA Intranet
- ✓ Handreiking Brede Welvaart ontwikkeld door trainees TMRA
- ✓ Publicatie Migratiemonitor MRA 2023
- ✓ Publicatie periodieke prognoses aardgasverbruik in de MRA
- ✓ Publicatie onderzoek toekomstbestendigheid Heuvelrug Gooi en Vechtstreek
- ✓ Investeringen in noodzakelijke transities in kaart gebracht
- ✓ Rapportage Feiten en fictie rond datacenters ontrafeld gepubliceerd
- ✓ Onderzoek naar kosten en baten van binnenstedelijk bouwen gepubliceerd
- ✓ Inzichten over internationale migranten in infographic
- ✓ Online platform geeft inzicht in duurzame verwerking afvalstromen bedrijven
- ✓ Groene Menukaart voor verduurzamen bibliotheekgebouwen gepubliceerd
- ✓ Economische Verkenningen MRA 2023 (EVMRA) gepubliceerd

Relevante links:

Economische Verkenningen Metropool Regio Amsterdam 2023

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- Aan welk type kennis op de schaal van de MRA hebben colleges en raden en Staten behoefte?

Uitvoeringslijn 0.5 - Verantwoording

Doel: Degelijke verantwoording van de MRA-activiteiten en transparantie.

- Zorgen voor heldere en overzichtelijke verantwoording van de activiteiten van de MRA aan gemeenteraden, Provinciale Staten en het algemeen bestuur van de Vervoerregio Amsterdam.
- Zorgen dat de verantwoording tijdig plaatsvindt en dat informatie online goed vindbaar is

Activiteiten in 2023

- Inhoudelijke ondersteuning aan onderhandelaars en schrijvers van college- of Statenprogramma's
- In het kader van het inwerken van de nieuwe Statenleden ondersteuning verleend aan het introductieprogramma
- Vier bijeenkomsten georganiseerd voor MRA Raadtafel en een extra bijeenkomst (heisessie) georganiseerd voor de Raadtafel met alle leden en plaatsvervangers (kennismaking en werkwijze)
- Implementatie OBI4wan, tool voor (social) media monitoring
- Bijeenkomsten met hoofden Communicatie van de MRA-deelnemers
- Transparantie en heldere communicatie door het jaar heen via de MRA-website, nieuwsbrieven, filmpjes, via sociale media en andere communicatie-uitingen
- Het opstellen van een MRA Meerjarenbegroting en de Termijnagenda, en het door ontwikkelen van de Termijnagenda
- Opstellen van de eerste MRA Voortgangsnota (over 2022)
- Metropoolredactie van start gegaan (proactieve persbenadering)
- Podcastreeks Metropoolregio Actueel ter ondersteuning van het traject van de nieuwe MRA Agenda

Resultaten in 2023

- ✓ Maandelijks Bericht aan Raden en Staten
- ✓ Maandelijkse externe nieuwsbrief gepubliceerd
- ✓ Procesnotitie om te komen tot een nieuwe MRA Agenda
- ✓ Op basis van de MRA Agenda een jaarplanning 2024 opgesteld van alle MRA-activiteiten voor het bestuur en de platforms
- ✓ Een nieuwe proces- en communicatieafspraak over het gebruik van de Termijnagenda, voorzien van advies van MRA Raadtafel
- ✓ Huisstijl MRA uitgebouwd voor partners, zoals de Traineepool MRA en Smart Mobility Platform MRA
- ✓ Vastgestelde Voortgangsnota 2022

- ✓ Doorlopende berichtgeving via website MRA, LinkedIn en X, persbenadering, intranet
- ✓ Podcastserie Metropoolregio Actueel

Relevante links:
Metropoolregio Actueel | Podcast on Spotify
Termijnagenda en Voortgangsnota

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- Op welke wijze zou het draagvlak onder de deelnemers voor de MRA samenwerking nog verder kunnen worden vergroot?

2.2 Platform Economie

Het economisch herstel na de corona-periode heeft zich ook in 2023 doorgezet, zowel op MRA schaal als in de verschillende deelregio's. Tegelijkertijd – zoals ook in de Economische Verkenningen van de Metropoolregio uitgebreid wordt toegelicht – doet de regio het niet op alle terreinen van het maatschappelijke functioneren goed. Op verschillende Brede Welvaart indices blijft de regio achter.

Met het economisch beleid binnen de MRA hebben we daar ook in 2023 op proberen in te spelen. Via het programma circulaire economie is – samen met andere partners – gewerkt aan de verduurzaming van de economie. Dit gaat met kleine stappen, maar het was goed te zien dat ondanks de economische groei het totale energieverbruik weer is afgenomen. Wel lopen bedrijven bij de energietransitie steeds meer aan tegen de knelpunten op het electriciteitsnetwerk, waardoor de overgang van fossiel naar duurzame energie vertraging oploopt.

In 2023 hebben we in het platform Economie ook weer een set belangrijke afspraken gemaakt. Op het gebied van de bedrijventerreinen (met de Bedrijventerreinenstrategie) en toerisme (Strategische Agenda Toerisme) hebben we niet alleen de gezamenlijk koers bepaald, maar ook afgesproken hoe we er met elkaar invulling aan gaan geven. Daarom zal 2024 voor deze dossiers het jaar van de uitvoering worden.
Ook hebben we met de ontwikkelingsmaatschappij ROM-InWest en de Amsterdam Economic Board afspraken gemaakt over de wijze waarop zij intensiever gaan samenwerken. Met Horizon en ROM-Utrecht moeten we hierover nog in gesprek. Dit om tot een efficiëntere en meer toegankelijk structuur te komen voor het ondersteunen van het innovatief bedrijfsleven

Uitvoerigslijn 1.1 - Regionale economische strategie

Doel: Een gezamenlijke koers voor de inzet van de MRA en afzonderlijke deelnemers op economische ontwikkeling in de regio (inclusief onderwijs-arbeidsmarkt en innovatiebeleid), algemene promotie in lijn met deze strategie.

- Inhoud geven aan de regionale economische strategie voor de Metropoolregio Amsterdam, in nauwe samenhang met de verstedelijkingsstrategie en de lange termijnstrategie voor het mobiliteitssysteem
- (Inter)nationale promotie van de economische kracht van de regio en deelregio's
- Monitoren van de regionale economische strategie voor de MRA

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Economie

Activiteiten in 2023

- Voor de Economisch Ruimtelijke Profielen is een ronde gemaakt langs alle deelregio's (beleidsadviseurs/ programmacoördinatoren economie) om op te halen welke innovatieve ecosystemen in de regio gedefinieerd konden worden.
- Ook is informatie opgehaald over de overige (minder innovatieve) bedrijvigheid.

Resultaten in 2023

- ✓ Bovenstaande ronde heeft geleid tot een uitgebreid overzicht van de economieën van de deelregio's. Ook is in kaart gebracht welke mogelijke kruisbestuivingen er zijn tussen de verschillende innovatieve ecosystemen.
- ✓ Tenslotte is ook een start gemaakt met het in kaart brengen van maatregelen die nodig zijn om de innovatieve ecosystemen te laten floreren. Dit kan gaan om maatregelen op deelregionaal niveau of op MRA niveau, maar ook om maatregelen waarvoor betrokkenheid van het Rijk nodig is. Voor deze laatste maatregelen moet vervolgens worden gekeken in hoeverre ze aansluiten bij het kader van de NOVEX MRA.

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- Op dit moment is met name de vraag of de deelregio's zich herkennen in de geschetste profielen. Deze zijn al aan het AO en het DO Economie voorgelegd ter instemming. De maatregelen worden nog nader uitgewerkt; in Q3 2024 kunnen deze onderwerp van bespreking worden voor raden en Staten.

Uitvoeringslijn 1.2 - Werkmilieus (Platform Bedrijventerreinen en Kantoren (Plabeka))

Doel: Ontwikkeling van werkmilieus in de MRA in lijn met de regionale economische strategie en bijdragen aan de verduurzaming van bedrijventerreinen, profilering en acquisitie in lijn met de regionale economische strategie en goede begeleiding van bedrijfsverhuizingen binnen de regio ten behoeve van transformatie van werklocaties.

- Regie voeren op de ontwikkeling van werkmilieus op basis van de regionale economische strategie en de verstedelijkingsstrategie (opgave 2), met bijzondere aandacht voor verduurzaming van bedrijventerreinen
- Gezamenlijke profilering en marketing van de werkmilieus en gezamenlijke acquisitie in lijn met de regionale economische strategie
- Uitwerken van een 'overloopstrategie', met onder meer een bedrijvenloket voor centrale coördinatie van bedrijfsverhuizingen bij de transformatie van werklocaties

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Economie

Activiteiten in 2023

- Afstemming van regionale ontwikkelingen werklocaties/bedrijventerreinen
- Financiering en aansturing van het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen
- Input geleverd voor- en actief betrokken bij de NOVEX MRA
- Bedrijventerreinenstrategie MRA opgesteld
- Selecteren en aanmoedigen beheer, energietransitie en verduurzaming bij concrete werklocaties
- Opname pilot podcast bedrijventerreinen MRA
- Voorbereiden opname podcast toekomstbestendige bedrijventerreinen MRA

Resultaten in 2023

- ✓ Bedrijventerreinenstrategie MRA opgesteld inclusief het daarin opgenomen programma van zes elkaar versterkende lijnen en bijbehorende afspraken, en deze in het BO Economie vastgesteld
- ✓ Bedrijventerreinstrategie MRA aanbieden aan alle colleges van alle MRA-gemeenten en provincies en te vragen deze middels een besluit te onderschrijven
- ✓ Opname pilot podcast bedrijventerreinen in de MRA
- ✓ Atlas en Dashboard Plabeka doorontwikkeld
- ✓ Monitor Plabeka is vastgesteld

Relevante links:

Bedrijventerreinenstrategie MRA

Uitvoeringslijn 1.3 - Human Capital

Doel: Regie op de regionale arbeidsmarkt (in samenwerking met de arbeidsmarktregio's) en op regionaal onderwijs-arbeidsmarktbeleid, uitvoering van relevante onderwijs-arbeidsmarktprogramma's en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor internationaal talent met inzet op de toegankelijkheid van de arbeidsmarkt en basisvoorzieningen als wonen en onderwijs.

- Opzetten en uitrollen van Human Capital Agenda's voor cruciale sectoren en met oog voor de bestaande mismatch op de arbeidsmarkt, een voorbeeld is de Human Capital Agenda Energietransitie
- Coördineren van en participeren in publiek-private samenwerkingen gericht op de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt en 'leven lang ontwikkelen' in het licht van de transitie van de arbeidsmarkt, voorbeelden zijn House of Skills en TechConnect
- Activiteiten die bijdragen aan de toegankelijkheid van de arbeidsmarkt, de woningmarkt en onderwijs voor internationaal talent en hun gezinnen

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Economie

Activiteiten in 2023

- 2023 stond in het teken van een aanstaande omslag. Van projectfinanciering naar Coördinatie en Regie in het domein Onderwijs-Arbeidsmarkt.
- Bespreking strategie werkgroep via "Benen op tafel Sessie" en vier reguliere vergaderingen.
- Toekenning bijdrage aan House of Skills
- Kennisuitwisseling op domein en informatie uitwisseling met Nationaal Groeifondsaanvraag LLO Katalysator
- Uitzetten en begeleiden onderzoek Arbeidsmarktaanpak Birch.
- Voorbereiding bestuurlijk overleg december 2023 over onderzoek Arbeidsmarktaanpak
- Eerste aanzet inzet nieuwe Strategie MRA

Resultaten in 2023

- ✓ Er zijn een nieuwe ambtelijke opdrachtgever en secretaris aangesteld, de werkgroep is verbreed en onderwijs is beter aangesloten.
- ✓ Strategische sessie georganiseerd over rolopvatting, doel en subsidiekader;
- ✓ Subsidierichtlijnen budget 2023 opgesteld;
- ✓ Positief advies gegeven aan het directeuren- en bestuurlijk overleg om €165.000 euro ter beschikking te stellen voor House of Skills ;

Wat hebben we niet gedaan?

- X Als programma onderwijs en arbeidsmarkt hadden we graag het afgelopen jaar nog een aantal PPS-en ondersteund, maar deze bleken echter nog niet klaar voor co-financiering.

Uitvoeringslijn 1.4 - Aanjagen marktinitiatieven voor de transitieopgaven

Doel: Aanjagen van initiatieven van marktpartijen die bijdragen aan de transitieopgaven zoals de omschakeling naar een circulaire economie (sluiten grondstof- en voedselkringlopen), energietransitie en klimaatbestendigheid.

- Organiseren publiek-private financieringsmogelijkheden om een bijdrage te leveren aan de versnelling van de regionale transitieopgaven, waarbij verbinding wordt gelegd met Invest-NL
- Innovatie ten behoeve van de transitieopgaven aanjagen met pilots, optreden als launching customer (bijvoorbeeld door circulaire inkoop) en het verbinden van het regionale bedrijfsleven aan (internationale) investeerders
- Wegnemen belemmeringen in wet- en regelgeving bij initiatieven op het gebied van circulaire economie, energietransitie en klimaatbestendigheid

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Economie

Activiteiten in 2023

- We hebben ons verder ingezet om als MRA overheden zoveel mogelijk circulair in te kopen
- Voor de grondstoffenstroom luiers (wat een fors aandeel is in onze afvalstroom die verbrand wordt) is in 2023 het voorwerk gedaan om tot een concrete businesscase te komen
- Binnen het onderdeel bio grondstoffen is in 2023 het verwaarden van bermgras uitgewerkt. Er heeft een Europese marktconsultatie plaats gehad en een voor alle MRA overheden toepasbaar aanbesteding protocol is uitgewerkt.
- Voor de onderwerpen textiel, vergroening van het belastingstelsel en circulaire woningbouw hebben we in Brussel diverse netwerk en lobbyactiviteiten uitgevoerd.
- We hebben externe expterise ingezet om gemeenten te helpen om obstakels op het gebied van wet en regelgeving voor circulaire houtbouw bij nieuwbouw projecten weg te nemen

Resultaten in 2023

- ✓ De doelstelling oim ten minste 10% van al onze inkoop als overheden circulair te doen is behaald. 19 van onze deelnemers zitten daar fors boven, waarvan er 6 al zo rond de 30% zitten.
- ✓ Voor bio brandstoffen is een voor alle MRA overheden toepasbaar aanbestedingsprotocol uitgewerkt

- ✓ Er is een digitale tool ontwikkeld voor duurzame gebiedsontwikkeling, die toepasbaar is voor MRA overheden om stapeling van functies en opvagen te voorkomen en toch maximaal tot duurzaamheid te kunnen komen.
- ✓ Voor bestaande bedrijventerreinen in de MRA is een aanzet gegeven om tot circulaire afval verwerking te komen: op 3 bedrijventerreinen zijn pilots gestart om die te doorlopen in 2024. Op basis van de resultaten daarvan zal in 2024 worden besloten over al dan niet MRA brede voortzetting

Wat hebben we niet gedaan?

- X Helaas konden niet alle voor 2023 voorgenomen inhoudelijke acties volledig worden afgerond. Op circulair inkopen zijn de doelen gehaald; op grondstofstromen vrijwel en op gebiedsontwikkeling en de lobby inzet voor zestig procent. Op alle acties is bestuurlijk de voortgang gemeld en bestuurders hebben ingestemd met de doorloop naar 2024 waar dit aan de orde is.
- X In 2023 is al het mogelijke gedaan om tot een afgeronde MRA circulaire textiel keten te komen. Helaas is dit net niet meer gelukt. Met name het inpassen in aanbesteding wetgeving bleek meer tijd nodig te hebben dan voorzien. Het voorwerk wordt in 2024 afgerond in een daadwerkelijke textiel propositie.
- X Helaas hebben slechts drie MRA overheden (Amsterdam, Zaanstad, provincie NH) het circulair verwerken van bermgras in gang gezet. Tien MRA overheden hebben aangegeven dit te overwegen zodra hun bestaande maaicontracten zijn afgerond. Meer dan de helft van de MRA overheden heeft echter helaas nog aangeven hiertoe nog niet over te kunne of willen gaan. Als reden is onder meer genoemd dat er voor hen nog te weinig zekerheden zijn dat dit binnen de beheer kosten uitvoerbaar is en ook dat de ambtelijke capaciteit ontbreekt vanwege andere prioriteiten die rond circulariteit worden gegeven.
- X De voorgenomen inzet in Brussel voor lobby over plastic (regelgeving) en stedelijk afval hebben we niet in gang kunnen zetten door capaciteitsgebrek vanuit MRA overheden voor dit onderwerp.

Relevante links:
MRA Duurzaam

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- De inzet op Circulariteit is nadrukkelijk gericht op om als MRA alleen dat op te pakken waarvoor geldt dat boven lokale afstemmingnodig is. Hierop zijn met het programma CE scherpe keuzes en afwegingen gemaakt. De inzet waarover met het programma

CE afspraken zijn gemaakt, wordt zoals ook in 2022 al aangekondigd lang niet in alle gevallen ook daadwerkelijk door MRA overheden geleverd. Er is een voortdurend gebrek aan capaciteit. Dit is echt voor raad en statenleden een urgent thema. Als u de klimaat doelen wilt halen en met ons overtuigd bent dat hiertoe op onderdelen een MRA aanpak en afstemming nodig is, dan is het ook wel nodig hom of kuit te geven.

Uitvoeringslijn 1.5 - Energie-infrastructuur en data-infrastructuur

Doel: In aanvulling op de trajecten van de regionale energiestrategieën (RES'en) werken aan een toekomstbestendige energie-infrastructuur en zorgvuldige verdere ontwikkeling van de data-infrastructuur in de regio.

- Regionale afstemming over en inzet op een toekomstbestendige energie-infrastructuur, met specifieke aandacht voor de rol van het Noordzeekanaalgebied daarin. Om de energietransitie te laten slagen en de ambities van de MRA op andere terreinen te kunnen realiseren, is een toekomstbestendige energie-infrastructuur cruciaal. Dit vraagt om samenwerking en afstemming tussen regionale overheden, Rijk en netbeheerders en om een brede integrale aanpak
- Ontwikkeling en ontsluiting van kennis op het terrein van energietransitie, voorbeelden zijn het warmtekoudeprogramma en smart energy systems
- Regionale afstemming bij de ontwikkeling van datacenters met een MRA-brede datacenter-strategie, met aandacht voor energievoorziening en optimale benutting van restwarmte
- Regionale afstemming bij de uitrol van 5G in de regio

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Economie

Activiteiten in 2023

- Het thema energieinfrastructuur is primair belegd bij de provincies. In Noord-Holland is voor dat thema een Task Force Energieinfrastructuur ingesteld (inmiddels omgedoopt tot Energy Board), waarin de provincie, samen met de gemeenten en de netbeheerders de inzet op dit thema vormgeeft. In de provincie Flevoland gebeurt dit via het Bestuurlijk Overleg Energie. De rol van de MRA op dit thema is er aan de ene kant op gericht om de inzet vanuit deze trajecten waar mogelijk te ondersteunen. De MRA richt zicht daarnaast op het vertalen van deze trajecten naar en het verbinden van deze trajecten met de discussies en trajecten die lopen binnen de MRA. Vooral door het steeds manifester worden van de problematiek rond netcongestie raakt de discussie over de energieinfrastructuur immers steeds nadrukkelijker aan de discussies en trajecten binnen de MRA over ruimte, landschap, verstedelijking, mobiliteit en economie. Door het ontbreken van voldoende transportcapaciteit op het

elektriciteitsnet dreigen immers de MRA-ambities op allerlei terreinen in gevaar te komen.

- Een concreet voorbeeld van een initiatief dat de MRA samen met beide provincies in 2023 heeft opgepakt is het onderzoek naar de mogelijkheden om ook in tijden van netcongestie nieuwe woonwijken (incl. voorzieningen) te kunnen bouwen. Dit onderzoek is gestart als onderdeel van de NOVEX MRA en is bedoeld om nieuwe oplossingen te bedenken die gemeenten kunnen helpen om ondanks de netcongestie toch een bijdrage te kunnen leveren aan de aanpak van de woningbouwopgave in de MRA.
- Daarnaast ondersteunt de MRA de inzet van de provincie Noord-Holland en Alliander op het stimuleren van marktpartijen om slimme oplossingen te bedenken om de congestie op het elektriciteitsnet te beperken.
- Op het thema datainfrastructuur zet de MRA vooral in op het stimuleren van kennisontwikkeling en -deling en op het organiseren van afstemming tussen de regionale overheden die het meest betrokken zijn bij de discussie over datacenters (provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Amsterdam, Almere en Haarlemmermeer). In 2023 stonden de activiteiten op dit thema vooral in het teken van:
    - het stimuleren van een zo objectief mogelijke discussie over datacenters als onderdeel van de digitale infrastructuur, om daarmee de positiebepaling van de MRA m.b.t. een evt. 4e hyperconnectiviteitscluster voor datacenters in de regio te ondersteunen.
    - het met elkaar en met andere stakeholders zoeken naar mogelijkheden om de datainfrastructuur verder te verduurzamen.

Resultaten in 2023

- ✓ In 2023 heeft het thema energienetwerken een stevigere plaats gekregen in de NOVEX MRA en zijn actieve verbindingen gelegd tussen dat traject aan de ene kant en de Energy Board Noord-Holland en het Bestuurlijk Overleg Energie Flevoland aan de andere kant.
- ✓ In 2023 is de opdracht geformuleerd voor een ontwerpend onderzoek dat inzicht moet gaan bieden in de mogelijkheden om ook in tijden van netcongestie nieuwe woonwijken (incl. voorzieningen) te kunnen bouwen.
- ✓ Om een zo objectief mogelijk inzicht te krijgen in de feiten en cijfers rond datacenters heeft Stratix in opdracht van MRA overheden in 2023 de rapportage objectivering datacenters opgeleverd. Om tot maximale objectiviteit van de rapportage te komen,

is de Vlaamse professor Steven Latré gevraagd om een review te schrijven op het rapport van Stratix.

✓ Op 12 juli 2023 heeft de MRA een kennissessie georganiseerd voor ambtenaren, raads- en Statenleden, vertegenwoordigers van de datacentersector en onafhankelijke deskundigen. Tijdens deze kennissessie werd de rapportage toegelicht en besproken als onderdeel van een breder gesprek over datacenters in de MRA. Tijdens de kennissessie werd ook vastgesteld dat de op 7 juli uitgebrachte Kamerbrief over de Agenda 'Coalities voor de digitale samenleving' de conclusies van Stratix (dat er veel haken en ogen zitten aan de huidige berekeningen over het elektriciteits- en waterverbruik van datacenters) onderstreept en dat er om die reden aanvullend onderzoek naar de impact van digitalisering op duurzaamheidsbeleid en vice versa noodzakelijk is.

Relevante links:
MRA Duurzaam
Rapportage objectivering datacenters
Kennissessie Datacenters

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- Omdat de rol van de MRA beperkt is bij het thema energie infrastructuur lijkt een terughoudende opstelling logisch. Aan de andere kant raakt de problematiek van netcongestie alle ambities van de MRA direct. Hoe kijken raads- en Statenleden aan tegen de rol van de MRA op dit thema? Waar zien zij meerwaarde?
- De discussie over datacenters wordt o.a. door het ontbreken van een solide kennisbasis over datacenters gekenmerkt door veel misvattingen en verwarring en is mede daardoor stevig gepolitiseerd. Daarbij speelt ook de problematiek van netcongestie een belangrijke rol. Op basis van de rapportage objectivering datacenters is een meer objectief gesprek mogelijk over de rol van datacenters als onderdeel van de digitale infrastructuur die nodig is om onze digitale ambities te realiseren.

2.3 Platform Ruimte

Platform Ruimte zorgt voor de integrale afweging van de verschillende vraagstukken die om ruimte vragen. Het is de plek waar afstemming plaatsvindt tussen de deelregio's over de ruimtelijke afspraken die met het Rijk gemaakt worden binnen de NOVEX Verstedelijkingsstrategie MRA. Het platform heeft daarnaast een coördinerende rol als het gaat om informatie-uitwisseling tussen de vijf NOVEX gebieden binnen de MRA (Schiphol,

NZKG, Groene Hart, Lelylijn en MRA / Verstedelijkingsstrategie) en de overige afspraken die via de provincies met het Rijk worden gemaakt over ruimtelijke kwesties. Het platform werkt hierin regelmatig samen met het platform Economie en het platform Mobiliteit, omdat veel vraagstukken naast een ruimtelijke kant ook economisch van aard zijn of gericht zijn op mobiliteit. Onder het platform vallen vijf uitvoeringslijnen, de Verstedelijkingsstrategie, Bouwen en wonen, Klimaatadaptatie, Energietransitie en Metropolitaan Landschap.

In 2023 heeft het platform Ruimte in samenwerking met het platform Mobiliteit veel aandacht besteedt aan de afspraken die met het Rijk zijn gemaakt in het BO MIRT over mobiliteit gekoppeld aan woningbouw. Daarnaast is het opstellen van een uitvoeringsagenda voor de NOVEX MRA met daarin de aandacht voor de samenhang met de andere NOVEX-gebieden onderwerp van gesprek geweest. Ook zijn in afstemming met het platform Economie gesprekken gevoerd over de bedrijventerreinenstrategie, waarbij wordt bepaald op welke wijze de MRA vorm kan geven aan de vraag naar ruimte voor bedrijvigheid in een ruimtelijk volle regio, ook in afweging met andere ambities die een nadrukkelijke claim op ruimte leggen zoals bijvoorbeeld de bouw van woningen.

Uitvoeringslijn 2.1 - Verstedelijkingsstrategie

Doel: Een gezamenlijke koers voor de ruimtelijke ontwikkeling van de MRA die bijdraagt aan een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio en zorgt voor samenhang tussen ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, landschap en de transitieopgaven. Specifieke aandacht gaat daarbij uit naar integraal te ontwikkelen gebieden, zoals Sleutelgebieden en ov-knooppunten.

- Inhoud geven aan de verstedelijkingsstrategie voor de Metropoolregio Amsterdam, in nauwe samenhang met de lange termijnstrategie voor het mobiliteitssysteem, de regionale economische strategie en de MRA-inzet op een toekomstbestendige regionale energie-infrastructuur
- Monitoren van de verstedelijkingsstrategie

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Ruimte

Activiteiten in 2023

- Gezamenlijk met het Rijk hebben we de argumentatie (waarom van Rijks of regionaal belang?) voor waarom een maatregel wel of niet in de NOVEX MRA Uitvoeringsagenda versterkt, met name voor de groene en de blauwe maatregelen.
- We hebben de mobiliteitsmaatregelen, die nodig zijn voor de verstedelijking geactualiseerd vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. De lijst

met deze maatregelen worden een onderdeel van de NOVEX MRA Uitvoeringsagenda.

- We hebben de benodigde maatregelen op het gebied van groen i.s.m. de deelregio's geconcretiseerd zodat we ook kunnen kijken naar de kosten.
- We hebben met de waterschappen afspraken gemaakt om i.s.m. de MRA een inhaalslag te doen voor de benodigde maatregelen op het gebied van water, klimaat, de zogenaamde blauwe maatregelen.
- Er zijn profielen opgesteld om de woon-werk balans te verbeteren in de deelregio's, hierover zijn gesprekken gevoerd met de deelregio's om deze te concretisteren. Dit is ook gedaan voor de economische profielen.
- Ter aanvulling van het MRA Verstedelijkingsconcept is een plan van aanpak "MRA Water en klimaatrobuust systeem" opgesteld, waar de vijf keuzevraagstukken zijn benoemd inzake woonlocaties, ruimtelijke reserveringen voor waterberging, drinkwater, zoetwater en verzilting.
- In 2024 wordt gezamenlijk met I&W, RWS, drinkwaterbedrijven en provincies gestart met de 3 vraagstukken om meer inzicht te krijgen in het watersysteem van de MRA.
- Door een stapeling aan randvoorwaarden is het kopje "keuzevraagstukken" toegevoegd aan het format van de Uitvoeringsagenda, niet alles kan, dus we moeten combineren en keuzes maken.
- Dit heeft geleid door tot de MRA opdracht "ruimtelijke keuzes"

Resultaten in 2023

- ✓ De opzet en het format van de NOVEX MRA Uitvoeringsagenda is vastgesteld.
- ✓ De bedrijventerreinenstrategie is vastgesteld.
- ✓ Groeiagenda Almere is in het BOL vastgesteld.
- ✓ Er is in het BO leefomgeving afgesproken om te komen tot 3 concrete pilots voor mogelijke financieringsvormen klimaatmaatregelen bestaand en bebouwd gebied
- ✓ Er is een plan van aanpak opgesteld waarbij de MRA i.s.m. Rijk en de provincies gaat onderzoeken hoe we door goede verstedelijking, onorthodoxe maatregelen in de toekomst netcongestie kunnen voorkomen.
- ✓ We zijn bij deelregio bijeenkomsten raden en staten langs geweest om uitleg te geven van de Uitvoeringsagenda MRA NOVEX. Hier hebben we leuke gesprekken gehad met raads- en statenleden over de ruimtelijke opgaven, die komende jaren op ons afkomen.

Relevante links:

Afspraken Rijk en regio over evenwichtige en duurzame ontwikkeling van gehele MRA

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- Volgend jaar zal het ongetwijfeld gaan om de keuzes die gemaakt moeten worden. De komende jaren zullen er minder middelen aanwezig zijn vanuit het Rijk, hoe gaan we hier mee om? Waar zetten we op in?

Uitvoeringslijn 2.2 - Wonen

Doel: Afspraken voor voldoende en toekomstbestendig woningaanbod aansluitend op de woningbehoefte, in het bijzonder betaalbaar woningaanbod voor lage en middeninkomens met een evenwichtige spreiding over de regio. Uitvoering van de tussen het Rijk en regio gesloten Woondeal, welke inzet op verhogen van de woningbouwproductie, verbetering van het functioneren van de woningmarkt en leefbaarheid.

- Zorgen voor concrete afspraken over spreiding van woningaantallen, -typen en -segmenten, waarbij zowel nieuwbouw als de bestaande woningvoorraad in ogenschouw wordt genomen. Specifieke aandacht gaat hierbij uit naar de Sleutelgebieden, grote gebiedsontwikkelingen die bijdragen aan de kracht van de regio en de identiteit van de kernen daarbinnen
- Regie voeren op en stimuleren en faciliteren van de woningbouwproductie, met oog voor tempo en kwaliteit, en zorgen voor productieafspraken per deelregio, in samenwerking met marktpartijen en corporaties
- Samenwerken met het Rijk om, met behulp van diverse pilots, toe te werken naar een nieuw rijksprogramma voor stedelijke vernieuwing
- Monitoren van de woningmarkt en zorgen voor uitwisseling van kennis over de woningmarkt

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Ruimte en het portefeuillehouderoverleg Bouwen en Wonen

Activiteiten in 2023

- Het jaar begon met de feestelijke ondertekening van een realisatieovereenkomst (ROK) flexwoningbouw. Deze ROK hebben we ondertekend in het kader van de woondealafspraken.
- Iets minder dan een maand later ondertekenden 29 MRA-gemeenten en 2 provincies samen met BZK de woondeal MRA. In de woondeal is onder andere afgesproken om te werken met regionale en deelregionale versnellingstafels en tweejaarlijks bijeen te komen met de minister in een BO Woondeal. In september 2023 organiseerden we een eerste regionale versnellingstafel voor de MRA waarin de knelpunten en goodpractices in woningbouw besproken zijn. De organisatie hiervan is gezamenlijk met corporaties en markt gedaan. In december 2023 vond het eerste BO Woondeal met Mienister Hugo de Jonge plaats.

- Evenals voorgaande jaren heeft het kernteam versnelling in 2023 ook gedurende het jaar ondersteuning geleerd bij het versnellen van woningbouw. Dit doen we door gemeenten te ondersteunen bij subsidieaanvragen, onderzoeken uit te voeren (afgelopen jaar bijvoorbeeld naar participatie), door kennissessies op specifieke thema's te organiseren en door de organisatie van de jaarlijkse MRA-ASRE opleiding.
- In het kader van het koplopers Huisvesting van Aandachtsgroepen zijn in 2023 diverse activiteiten georganiseerd zoals seminars over de huisvesting van kwetsbare doelgroepen en kennissessies over het wetsvoorstel versterking regie volkshuisvesting.
- Op het gebied van toekomstbestendig bouwen stond 2023 grotendeels in het teken van houtbouw. In september 2023 organiseerden we samen met Pakhuis de Zwijger een groot congres over houtbouw: Houtbouw XL. Daarnaast zijn we in september 2023 begonnen met een partnership programma voor marktpartijen waarin we een aantal keer een lunchlezing organiseerden voor marktpartijen en gemeenten in de MRA

Resultaten in 2023

- ✓ De woondealafspraken zijn ondertekend. Met deze ondertekening hebben we afgesproken van 2023-2031 171.200 woningen te bouwen waarvan 2/3e betaalbaar (sociale huur en middelduur). Om dit te realiseren hebben we afgesproken met het Rijk dat de realisatie alleen lukt als het Rijk haar aandeel neemt in het oplossen van de kritische succesfactoren voor woningbouw, te weten: Elektriciteitsnetwerken, Stikstof, Geluid, Betaalbaarheid, Mobiliteit, Voldoende focus op uitvoering en verduurzaming en verbetering van de bestaande voorraad.
- ✓ De MRA heeft afspraken met de Rijksoverheid gemaakt over de realisatie van 5.000 extra flexwoningen boven op de woondealafspraken over woningaantallen.
- ✓ De MRA heeft een regionale woonzorganalyse gedaan om het de huisvesting van aandachtsgroepen in kaart te brengen.

Relevante links:

Afspraken tussen Rijk en regio: bouw van 5.000 flexwoningen in MRA
Woondeal MRA
Studieroute MRA: Integrale gebiedsontwikkeling - ASRE
Congres over Houtbouw

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- Een belangrijk knelpunt voor woningbouw is op dit moment de afhankelijkheid van particulier initiatief en de omvang van het aantal bezwaar en beroepsprocedures in de regio. In 2023 is onderzoek uitgevoerd naar participatie om bezwaar en beroepsprocedures te voorkomen. De uitkomst is dat dit bijna niet mogelijk is door participatie en participatie alleen nuttig is als de gemeente ook echt voornemens is om het plan naar aanleiding van de participatie aan te passen en te willen leren van participatie (zie link).
    - Hoeveel participatie is nodig in deze periode van woningbouwversnelling?
    - Hoe gaan we om met bezwaar en beroep rondom woningbouwprojecten?

Uitvoeringslijn 2.3 - Landschap

Doel: Landschapsinclusieve ontwikkeling in de MRA, aanpak prioritaire investeringsopgaven in het landschap en verbetering governancestructuur.

- Binnen de uitvoeringslijnen van de MRA uitwerken hoe landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit kan worden versterkt, met name bij verstedelijkingsstrategie, energietransitie, klimaatadaptatie en mobiliteit (o.a. door inzet op 'buitenpoorten', ov-haltes in het groen)
- Adviseren van MRA-deelnemers over behoud en versterking van landschappelijke en erfgoedwaarden
- Identificeren prioritaire investeringsopgaven in het landschap
- Met partners ontwikkelen van businesscases voor de prioritaire investeringsopgaven, door slimme verbindingen tussen de verschillende opgaven in het landschap
- Slimmer organiseren van de verantwoordelijkheden voor beheer en ontwikkeling van het landschap

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Ruimte

Activiteiten in 2023

- Vanuit het programma MRA Landschap hebben we het Rijk (BZK en LNV) invulling gegeven aan de lijn 'groenblauw netwerk in en om de stad' in de NOVEX uitvoeringsagenda. Samen met de deelregio's zijn de groene maatregelen van regionale betekenis in kaart gebracht, die moeten zorgen voor het versterken van het groen-blauwe netwerk in de MRA. Een selectie daarvan wordt ingebracht in het BO Leefomgeving en BO MIRT in 2024
- Voor het opstellen van het ontwikkelperspectief NOVEX NZKG is vanuit het thema landschap input gegeven, en is een gebiedsbiografie voor het NZKG opgesteld
- Het MRA programma Landschap was een van de initiatiefnemenrs van het ontwerpend onderzoek 'Toekomstbestendige Heuvelrug Gooi- en Vechtstreek'

Resultaten in 2023

- ✓ Opstellen van de gebiedsbiografie NZKG
- ✓ Ontwerpend onderzoek 'Toekomstbestendige Heuvelrug Gooi- en Vechtstreek'
- ✓ Het onderzoek 'Ruimtelijke verkenning naar de impact van de energietransitie op het landschap'
- ✓ Organiseren van de werkconferentie 'Metropolitaan Landschap – Bron voor Brede Welvaart'

Relevante links:

Gebiedsbiografie van het Noordzeekanaalgebied
Ontwerpend onderzoek 'Toekomstbestendige Heuvelrug Gooi- en Vechtstreek'
Werkconferentie 'Metropolitaan Landschap - brond voor Brede Welvaart'

Uitvoeringslijn 2.4 - Transitieopgaven leefomgeving

Doel: Aanjagen van de transitieopgaven in de gebouwde omgeving en het landschap.

- Agenderen opgaven in de leefomgeving, en mogelijke oplossingsrichtingen, als het gaat om klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie en zorgen voor integraliteit op deze thema's in de activiteiten van de MRA-samenwerking
- Toekomstbestendige nieuwbouw en gebiedsontwikkeling aanjagen met pilots, prijsvragen en het toepassen van gezamenlijke normen en minimale eisen
- Kennis bijeenbrengen en ontsluiten over de impact en aanpak van transitieopgaven in de leefomgeving

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Ruimte

Activiteiten in 2023

Voor de delen die betrekking hebben op Energie:

- Voor het thema energie geldt dat in 2023:
  - in afstemming met Bouwen en Wonen, TNO en woningcorporaties is gezocht naar manieren om knelpunten bij het verduurzaming van de bestaande woningvoorraad weg te nemen.
  - Samen met TNO en het Servicepunt Duurzame Energie een verkenning is uitgevoerd naar wat een rechtvaardige energietransitie inhoudt en wat de relevantie daarvan is voor partijen in de MRA.
- Verder geldt dat dit thema in 2023 nadrukkelijk is meegenomen in het traject van de NOVEX MRA.

- Door de betrokkenheid van de MRA bij het Actienetwerk 15% GasTerug ondersteunt de MRA de inzet op energiebesparing op bedrijventerreinen.

Voor het deel dat betrekking heeft op Klimaatadaptatie:

- Het BO Ruimte heeft opdracht gegeven om doelvoorschriften op te stellen voor Vitale en kwetsbare infrastructuur. Hiervoor zijn verschillende werksessies georganiseerd op de thema's energie, gezondheid, infrastructuur en water;
- Zijn werksessies en een netwerkbijeenkomst voor het project Beheer bestaande stad georganiseerd. Dit om van elkaar te leren. Bijvoorbeeld over de werkzaamheid van bepaalde klimaatbestendige maatregelen in de openbare ruimte;
- Start gemaakt met het uitvoeren van de acties voor de roadmap vitale en kwetsbare infrastructuur. Vanuit de roadmap Vitaal en kwetsbaar van 2023 zijn verschillende activiteiten opgepakt om V&K te agenderen en om betrokken partijen bij elkaar te brengen, zoals een gesprek met de veiligheidsregio's over de keteneffecten van de uitval van elektriciteit;
- De regionale afstemming met andere stedelijke regio's in Nederland is verder vormgegeven. In 2022 is een intentieovereenkomst klimaatbestendige gebiedsontwikkeling opgesteld. In regioverband zijn met Zuid Holland, Utrecht de gesprekken gestart om in 2024 het vervolgtraject vorm te geven.
- Binnen de NOVEX MRA is een aanscherping gemaakt op het MRA NOVEX ontwikkelperspectief t.b.v. opgave water, klimaatadaptatie, en ruimte;
- Bij de uitwerking is opgetrokken met lopende trajecten bij Provincies, waterschappen, drinkwaterbedrijven, Rijkswaterstaat en diverse Deltaprogramma's.
- De vervolgaanpak is structureel onderdeel van het PvA NOVEX MRA Verstedelijkingsstrategie
- De communicatie over en het gebruik van de klimaatatlas is gecontinueerd;
- Bijdrage geleverd aan de Dutch Green Building Council.

Resultaten in 2023

Energie:

- ✓ Verkenning naar een rechtvaardige energietransitie
- ✓ Behalen van de doelen van GasTerug (vermindering gas verbruik in de regio)
- ✓ Goede borging van het onderwerp energie in het NOVEX traject
- ✓ Met TNO en corporaties is een overzicht opgesteld met de belangrijkste knelpunten die het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad in de weg staan. In 2024 moeten nadere afspraken worden gemaakt om daarmee ook concreet aan de slag te gaan.

- ✓ Samen met het Servicepunt Duurzame Energie en TNO is een thematische bijeenkomst georganiseerd over de rechtvaardigheidsaspecten van de energietransitie.

Klimaatadaptatie:

- ✓ De derde fase van het programma klimaatbestendig beheer bestaande stad is in volle gang;
- ✓ De doelvoorschriften voor Vitale en kwetsbare infrastructuur zijn ambtelijk opgeleverd.
- ✓ Uniforme MRA-stresskaarten voor de klimaatatlas zijn ontsloten via mra.klimaatatlas.net;
- ✓ De MRA-lobby heeft ertoe geleid dat het dossier klimaatadaptatie onderdeel is van de website bouwadaptief.nl

Relevante links:

Ruimte voor water in de MRA
Wake-up call Dijkgraaf Amstel, Gooi en Vecht
Nieuwe KNMI-klimaatscenario's

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- Is het niet zaak om ook binnen de MRA nadrukkelijker na te denken over de vraag of het draagvlak voor de energietransitie kan worden vergroot door – op basis van het recente rapport van de WRR – na te denken over de rechtvaardigheidsaspecten daarvan?

Uitvoeringslijn 2.5 - Kunst, Cultuur en Erfgoed

Doel: Bevorderen van de cultuurparticipatie in de gehele MRA en het faciliteren van toekomstbestendige cultuur- en erfgoedsectoren in de gehele MRA.

- Uitvoeren van Programma Kunst, Cultuur en Erfgoed 2019-2024, met inzet op: samenwerking, toegankelijkheid van kunst, cultuur en erfgoed voor inwoners en bezoekers, cultuureducatie en talentontwikkeling, ruimte voor kunst, cultuur, erfgoed en creatieve industrie, en behoud en toekomstbestendig maken van materieel en immaterieel erfgoed

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Economie

Activiteiten in 2023

- Naar aanleiding van de evaluatie van bureau Berenschot in 2022 is er in 2023 een actualisatie gemaakt van het MRA programma Kunst, Cultuur en Erfgoed

- Ook is er een kwartiermaker aangesteld die zich zal richten op de totstandkoming van het nieuwe programma vanaf 2024
- Daarnaast er ingezet op een nauwere verbinding met andere beleidsterreinen binnen de MRA
- Verder is actief samengewerkt met het ministerie van OCW om te komen tot programmatische samenwerking in 2024 op het gebied van kunst, cultuur en erfgoed
- Er is een start gemaakt met een onderzoek naar referentienormen op het gebied van kunst, cultuur en erfgoed, dit onderzoek wordt in 2024 opgeleverd

Resultaten in 2023

- ✓ De Groene Menukaart voor Bibliotheken is in juni 2023 gelanceerd – een samenwerking van MRA Programma Kunst, Cultuur & Erfgoed, Provincie Noord-Holland, Probiblio en De Groene Grachten. De Groene Menukaart voor Bibliotheken is een praktisch hulpmiddel dat helpt te focussen op de specifieke aspecten van panden waarin bibliotheken zich bevinden. Op de kaart staan onder andere rekentools, overzichten van actuele subsidies en andere financieringsmogelijkheden. Daardoor wordt het voor bibliotheken een stuk gemakkelijker om erachter te komen welke duurzame maatregelen kunnen worden getroffen om kosten te besparen en het gebouw toekomstbestendig te maken.
- ✓ Er zijn bestuurlijke afspraken gemaakt met het ministerie van OCW om op drie thema's programmatisch te gaan samenwerken in 2024:
  - talentontwikkeling
  - toegankelijkheid
  - maatschappelijke waarde

Relevante links:

De Groene Menukaart

Minder milieu-impact bibliotheken dankzij Groene Menukaart

Uitvoeringslijn 2.6 - Recreatie en Toerisme

Doel: Faciliteren van de groei van het aantal bezoekers aan de metropool Amsterdam op een dusdanige wijze dat balans bestaat tussen inwoners, bedrijven en bezoekers.

- Uitvoeren van de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025, met inzet op: het vergroten van de mobiliteit van bezoekers, het verbeteren van de informatievoorziening en wayfinding, regionale afstemming op het gebied van evenementen, marketing en promotieactiviteiten, human capital, destinatieontwikkeling en een gezamenlijke strategie verblijfsaccommodaties

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Economie

Activiteiten in 2023

- Werken aan een nieuwe MRA strategie toerisme;
- Integratie van Cycleseeing in het programma 'Amsterdam Bezoeken, Holland Zien' (ABHZ);
- MRA dashboard toerisme is live gegaan;
- Afstemming over nieuwe verblijfaccommodaties in de regio via MRA expertteam verblijfsaccommodaties;
- Uitbreiding van het hotspotoverleg MRA naar een nationaal hotspotoverleg;
- Opzetten thematische tafels hotspotoverleg rondom data, beeldvorming en touroperators;
- Afstemming en samenwerking rond evenementen en evenementenlocaties in de regio;
- Uitvoering van het project 'Amsterdam Bezoeken, Holland Zien', gericht op spreiding van de internationale toerist vanuit Amsterdam naar de MRA;
- Samenwerking met andere MRA-programma's als Cultuur, Smart mobility, Verstedelijkingsstrategie;
- Uitvoering gebiedsgerichte pilot Flevoland.
- Samen met 5 andere Europese regio's en BUAS aan Interreg 'Tourism in Balance' gewerkt.

Resultaten in 2023

- ✓ Nieuwe MRA strategie toerisme is vastgesteld;
- ✓ Cycleseeing is geïntegreerd in ABHZ;
- ✓ MRA dashboard toerisme is live gegaan;
- ✓ Samen met Amsterdam & Partners en de DMO's in de regio concrete resultaten geboekt met het project 'Amsterdam Bezoeken, Holland zien' . In 2023 heeft 42% van de bezoekers aan Amsterdam ook de regio bezocht. In 2012 was dat nog 22,7%, van het totaalaantal bezoekers aan Amsterdam;
- ✓ De gebiedsgerichte pilot 'New land' is afgerond, hierdoor is onder andere een kansenkaart voor mogelijke ontwikkelingen opgestart;
- ✓ Er is een podcast over toerisme gemaakt in de serie Metropoolregio Actueel in aanloop naar de nieuwe MRA agenda;
- ✓ Kennis gedeeld binnen het hotspotoverleg en Interreg 'Tourism in Balance' project;
- ✓ Door het MRA expertteam verblijfsaccommodaties zijn vier adviezen uitgebracht over nieuwe verblijfaccommodaties;

- ✓ Implementatie nieuwe MRA monitor verblijfsaccommodaties geïntegreerd in het digitaal nachtregister
- ✓ Lancering nieuwe portal MRA digitaal nachtregister met regio view
- ✓ Aansluiting gemeente Lelystad op digitaal nachtregister
- ✓ Akkoord gekregen op de aansluiting van alle gemeenten in de deelregio Zaanstreek Waterland op het digitaal nachtregister

Wat hebben we niet gedaan?

- X Een update maken van het MRA dashboard toerisme. Dit heeft stilgelegen vanwege uitval bij O&S;

Relevante links:

Dashboard Toerisme Metropoolregio Amsterdam
Digitaal nachtregister
Monitor Verblijfsaccomodaties

Suggesties voor gesprekspunten voor gesprek tussen raden/Staten en hun colleges

- De komende jaren komt er in de MRA buiten Amsterdam veel marktruimte voor de bouw van nieuwe verblijfsaccommodaties. Dit komt met name door de verwachte groei van het toerisme icm de hotelstop en krimpwens van Amsterdam. Gaan we de groei faciliteren en zo ja hoe en waar en zo nee waarom niet en wat zijn de consequenties daarvan?

- Voor wat betreft dagattracties vind de groei eigenlijk alleen in Amsterdam plaats. Daar openden- en worden nog vele nieuwe musea geopend de komende jaren. Buiten Amsterdam hebben attracties het moeilijk en komt er nauwelijks aanbod bij. Bij een meerkernige metropoolregio hoort ook een breed aanbod aan kunst/cultuur en leisure in álle kernen. Willen we deze situatie omkeren en zo ja hoe?

- Wat is het toeristisch product wat er is binnen de gemeente, hoe sluit dit aan op het MRA toeristische product, welke doelgroepen willen we aantrekken, en wat is hier voor nodig in de komende jaren?

2.4 Platform Mobiliteit

In 2023 is door het Rijk met de Regio hard gewerkt aan de Specifieke Uitkeringen (de SPUK's), subsidiebeschikkingen van het Rijk vanuit het fonds Wonen en Mobiliteit. Deze gelden voor de investeringen rond de knooppunten in de MRA steden en voor de grootschalige

woningbouwgebieden in Almere, Haarlemmermeer en Amsterdam. Samen met de middelen vanuit WBI (Wouningbouwimpuls) en SBI (Start Bouwimpuls) kunnen de steden er goed mee aan de bak. Haarlem verraste dit jaar al met relatief hoge productiecijfers.

Helaas werd de ruime bijdrage voor de OV Schaalsprong op Prinsjesdag met betrekking tot het doortrekken van de Noord-Zuidlijn aanzienlijk gekort met 1,8 miljard. Dit was volgens het Rijk noodzakelijk voor een bezuiniging op de begroting van I&W. De MRA partners gaan ervan uit dat een nieuw kabinet de nodige middelen weer aanvult. De boodschap dat de investeringen bijdragen aan meer spoorcapaciteit rond Schiphol en daarmee van grote waarde is voor het Nederlandse intercity verkeer en de internationale spoor verbindingen, werd overgenomen door alle media en vond weerklank in de nieuwe Tweede Kamer. Het belang van dergelijke capaciteitswinst werd nog eens onderstreept door de NS die dienstregeling na een jaar weer opschaalde.

Een tweede bezuiniging was door het Rijk al vóór de zomer aangekondigd. Een groot aantal projecten werd in Nederland stilgelegd, omdat de middelen van aanleg naar onderhoud moesten verschuiven. In de MRA betrof het de A9, het Rottenpolderplein en de A27. Er wordt wel met noord-Holland en Rijkswaterstaat gekeken of er met het grootschalig onderhoud meekoppelkansen voor het onderliggend wegennetwerk zijn

Ondertussen werkt de MRA ook hard aan de andere principes van het Multimodaal Toekomstbeeld. Het wegnemen van knelpunten op het MRA Fietsroutenetwerk, de werkgeversaanpak, het uitrollen van laadpalen ven deelmobiliteit in de deelregio's wordt voortgezet. In Amsterdam, Haarlem en Zaanstad worden Zero Emissie Zones voorbereid. De participatie is daarbij geen sinecure. Een nieuw onderwerp binnen de MRA samenwerking is Vervoerarmoede (of Mobiliteitsrechtvaardigheid). Verschillende partners (vooral in de Vervoerregio) hebben al initiatieven op het gebied van toegankelijkheid, betaalbaarheid en nabijheid, maar de grotere oplossingen moeten gevonden worden in een regionale aanpak. Er is afgesproken om in 2024 een programmatische aanpak vast te stellen. Noord-Holland heeft aangeboden dit te coördineren.

Uitvoeringslijn 3.1 - Schaalsprong mobiliteitssysteem

Doel: Een gezamenlijke strategie voor de schaalsprong in het mobiliteitssysteem en de uitvoering daarvan met bijzondere aandacht voor de samenhang met ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken, de bereikbaarheid van economische toplocaties, duurzame vormen van mobiliteit, een klimaatbestendig mobiliteitssysteem, de verbinding van ov- en autogeoriënteerde mobiliteitssystemen (overstapmogelijkheden bij ov-knooppunten) en de beschikbaarheid en betaalbaarheid van mobiliteit voor alle inwoners van de Metropoolregio Amsterdam.

- Inhoud en uitvoering geven aan de afspraken voor de schaalsprong van het mobiliteitssysteem van de MRA, in nauwe samenhang met de verstedelijkingsstrategie en de regionale economische strategie
- Ontwikkelen van alternatieve en innovatieve bekostigingsopties voor de benodigde investeringen in het mobiliteitssysteem
- Monitoren en coördineren van de uitvoering van mobiliteitsprojecten in de regio
- Monitoren van het functioneren van het regionaal mobiliteitssysteem

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Mobiliteit

Activiteiten in 2023

- Het jaar 2023 stond in teken van vasthouden aan de MIRT-afspraken en tegengaan van versobering in het openbaar vervoer (OV) en verhoging fondsen decentrale overheden. Er zijn twee succesvolle moties ingediend in de Tweede Kamer: één over stoppen van de verschraling in het ov en de motie Bikker (€300,- miljoen jaarlijks beschikbaar voor regionaal OV).
- Bij het MIRT is ervoor gezorgd dat bij instandhoudingsopgaven van het Rijk ook aandacht moet zijn om meekoppelkansen te benutten zodat nieuwe initiatieven alsnog van de grond komen en is afgesproken landelijke toekomstbeelden Auto, OV en Fiets overeind te houden.
- In het platform Mobiliteit hebben bestuurders aan de hand van position paper inzet afgesproken in aanloop BO MIRT najaar en doorkijk verkiezingen en nieuw kabinet. In de aanwezigheid van Tweede Kamerleden is een constructieve dialoog gevoerd die later doorklonk in het debat.
- De tweede helft van het jaar stond in het teken van vervroegde verkiezingen en is focus aangebracht in lobby: MIRT-afspraak is MIRT-afspraak, verhoog Mobiliteitsfonds, inzetten op doorfietsroutes en fietsveiligheid en fiscaliteit/gedragsaanpak om o.a. mensen te motiveren om spits te mijden.
- Daarnaast is er als regio aandacht gevraagd voor een samenhangende inzet van alternatieve maatregelen om de bereikbaarheid in goede banen te leiden, zoals beter benutten van de bestaande netwerken, fietsmaatregelen en het inzetten op doorfietsroutes, gedragsmaatregelen, de werkgeversaanpak en normerende en fiscale maatregelen.
- De MRA blijft zich inzetten dat er zicht op financiering moet komen zodat gestart kan worden met MIRT-verkenning IJmeerverbinding. Vanwege beperkte ruimte stikstof, financiën en personele capaciteit heeft IenW een beweging gemaakt van aanleg naar instandhouding en budgetten van aanlegprojecten naar beheer- en onderhoudsprojecten overgeheveld. De projecten A9 Rottepolderplein en A27

knooppunt Eemnes-Zeewolde zijn on hold gezet en starten weer totdat er weer zicht is op voldoende geld, personeel en stikstofruimte.

Resultaten in 2023

- ✓ De MRA is gestart met MIRT-verkenning doortrekken Noord/Zuidlijn en Sluiten Ringlijn en is voorkeursbesluit genomen om MIRT-project 3e perron Amsterdam-Zuid naar een nieuwe fase te promoveren.
- ✓ Het meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets is vastgesteld en dit is de basis als afweegkader voor toekomstige fietsinvesteringen. Het Rijk gebruikt dit kader voor toekomstige Rijksgelden, bestemd voor investeringen die bijdragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes.
- ✓ In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt met medeoverheden om de komende jaren meekoppelkansen te identificeren tussen de beheer- en onderhoudsprojecten van Rijkswaterstaat en projecten in uitvoeringsprogramma's.
- ✓ Als gevolg van de lobby inspanningen gaat het Rijk in 2024 samen met de regio een landelijke aanpak mobiliteitstransitie uitwerken en vaststellen.

Uitvoeringslijn 3.2 - Fiets

Doel: Een samenhangend en hoogwaardig regionaal fietsroutenetwerk, waarop fietsers vlot tussen de stedelijke kernen en vanuit het stedelijke gebied de natuur in kunnen fietsen. Met fietsvoorzieningen bij ov-knooppunten, waarmee voor- en natransport per fiets en gebruik van regionaal openbaar vervoer aantrekkelijker wordt.

- Uitvoeren van het plan Metropolitane Fietsroutes en de concrete projecten daarin
- Opstellen en uitvoeren van een plan voor de ontwikkeling van fietsvoorzieningen bij ov-knooppunten

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Mobiliteit

Activiteiten in 2023

- Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (2022) kreeg een vervolg in 2023 in de vorm van de Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF). Het doel van de MAUF is om bij te dragen aan de uitvoering van de schaalsprong fiets om de volle potentie van de fiets te kunnen benutten voor de nationale maatschappelijke opgaven (onder andere mobiliteitstransitie, woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving en inclusiviteit). De twee beoogde resultaten van de MAUF richten zich op 'hoe werken we samen' en 'hoe werken we aan de inhoud'. Voor de samenwerking wordt twee keer per jaar een informele Landelijke Fietstafel op bestuurlijk niveau georganiseerd. Voor de inhoud is een Kijkwijzer opgesteld die bestaat uit drie

elementen: een inventarisatie van de huidige fietsregelingen, een overzicht van mogelijke kansen voor onder andere bekostiging en het uitwerken van afweegkader als instrument voor de verdeling van de per 2024 beschikbare structurele rijksmiddelen (€ 6 miljoen per jaar) ten behoeve van een landelijk netwerk van doorfietsroutes. Het doel is het MAUF in 2024 in het BO MIRT vast te stellen. vanuit het landelijke samenwerkingsverband 'Tour de Force'.

- De MRA heeft in 2023 samen met de regio Utrecht het initiatief genomen om met alle landsdelen in Nederland een position paper op te stellen met daarin een pleidooi voor meer rijksmiddelen voor fiets. Dit initiatief is gekoppeld aan een soortgelijk initiatief van 'Tour de Force'. De focus van het pleidooi ligt op de thema's fietsverkeersveiligheid en een landelijk netwerk van doorfietsroutes. Het is de intentie om dit op enig moment In 2024 in te brengen bij de kabinetsformatie. Het pleidooi voor meer rijksmiddelen voor de fiets is één van de prioriteiten die in het Platform Mobiliteit bestuurlijk is afgesproken.
- Wegbeheerders, zoals gemeenten, zijn samen met de provincies en de Vervoerregio verantwoordelijk voor de uitvoering van het MRA-doorfietsroutenetwerk. De voortgang daarvan wordt gerapporteerd aan het Platform Mobiliteit. In 2023 (en begin 2024) is deze rapportage opgesteld door de Vervoerregio Amsterdam en provincies Noord-Holland en Flevoland. Nieuw en vernieuwend is dat deze rapportage niet alleen gaat over de doorfietsroutes in de metropoolregio Amsterdam, maar betrekking heeft op het gehele grondgebied van de drie genoemde regionale overheden. De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 wordt in het Bestuurlijk Overleg Platform Mobiliteit op 7 maart 2023 vastgesteld.

Resultaten in 2023

- ✓ Door betrokken wegbeheerders (o.a. gemeenten) en regionale overheden is in 2023 gewerkt aan het realiseren van doorfietsroutes. Fietsroutes zijn gerealiseerd of in uitvoering genomen, studies zijn gestart naar verbetermogelijkheden. De rol van de MRA is hier gelegen in de onderlinge afstemming. Vooral waar het gaat om projecten die over de bestuurlijke grenzen heen gaan. Mooie voorbeelden van dergelijke studies zijn in 2023 de studie F205 Geniedijkroute Haarlem-Hoofddorp en de studie Doorfietsroute Corridor Amsterdam – Hoorn tussen Zaanstad en Hoorn. Hierin werken Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland samen met de betreffende gemeenten.
- ✓ Toen in 2023 duidelijk werd dat de extra rijksmiddelen voor (grootschalige) fietsstallingen al door ProRail waren belegd in bestaande projecten, is het voornemen gestaakt om een MRA-voorstel te maken ter besteding van deze € 50 miljoen. In 2023

was de opening van twee grote ondergrondse fietsstallingen bij Amsterdam Centraal Station het hoogtepunt: de stallingen worden goed gebruikt en het trok veel (inter)nationale aandacht voor onze regio.

✓ MRA Green Deal Fiets wil de kans benutten om het fietsgebruik in de regio te stimuleren. En zo bijdragen aan minder CO_2-uitstoot, betere bereikbaarheid, meer gezonde inwoners en vitale werknemers in de regio. Met eind 2025 als horizon wordt er gewerkt aan vier thema's. Zo'n twintig bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen werken met de overheden van de Metropoolregio Amsterdam samen in de Green Deal Fiets. Zo zal in 2024 het eerste fietsservicepunt nabij busstation Schiphol-Noord geopend worden en vinden gesprekken plaats over een mogelijk tweede fietsservicepunt in de regio. Door het programma START dat zich richt op de allerjongste kinderen (leeftijdsgroep t/m 6 jaar) en hun ouders hebben zo'n 900 kinderen leren fietsen op kinderdagverblijven en basisscholen. Ook is er een digitale beslistool ontwikkeld die werkgevers gaat helpen de goede arbeidsvoorwaarden te kiezen zodat hun werknemers meer de fiets gaan gebruiken voor dienstreizen en woon-werkverkeer. Om de impact van fietsstimulering te meten heeft de Green deal Fiets een zgn. waardecreatiemodel opgesteld dat in 2024 zal worden omgezet in een (voor overheden en bedrijven) hanteerbaar product dat helpt bij het monitoren van fietsbeleid.

Uitvoeringslijn 3.3 - Duurzame en innovatieve mobiliteit

Doel: Regionaal uitwerking geven aan het thema mobiliteit van het Klimaatakkoord, verdere ontwikkeling van een regionaal netwerk van publieke oplaadpunten voor elektrisch vervoer, realisatie van kansrijke smart mobility-toepassingen binnen de MRA en mensen verleiden hun reisgedrag aan te passen om piekbelasting van het mobiliteitsnet tegen te gaan en keuzes voor duurzame mobiliteitsopties te stimuleren.

- Opstellen en uitvoering geven aan het Regionaal programma duurzame mobiliteit als uitwerking van de afspraken van het Klimaatakkoord op het gebied van mobiliteit
- Verdere uitvoering geven aan het project MRA-Elektrisch
- Duurzame en innovatieve mobiliteit aanjagen met pilots, prijsvragen en optreden als launching customer
- Kennis bijeenbrengen en ontsluiten over impactvolle mobiliteitsinnovaties en over de mogelijkheden om duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkeling te stimuleren

Afstemming over deze uitvoeringslijn is belegd in: het Platform Mobiliteit

Activiteiten in 2023

- In 2023 zijn we gestart met een impulstraject om de uitvoering van duurzame mobiliteitsmaatregelen bij gemeenten te stimuleren, ondersteunen en aan te jagen.

Hierbij maken we gebruik van de Menukaart Duurzame Mobiliteit die CE Delft in 2021 voor ons heeft opgesteld, met duurzame mobiliteitsmaatregelen die gemeenten kunnen nemen.

- Onder de coördinatie van de Uitvoeringslijn RMP hebben de programmamanagers van het RMP, MRA Platform Smart Mobility, MRA-Elektrisch, de Regionale Uitvoeringsagenda Logistiek (RUAS) en Duurzaam Mobiliteitsgedrag (onderdeel van SBaB) met elkaar afgesproken gezamenlijk richting te geven aan het bereiken van de doelen uit het Klimaatakkoord voor wat betreft de duurzame mobiliteit. In 2023 zijn we gestart met gezamenlijke sessies om ieder zijn rol voor wat betreft de bijdrage aan duurzame mobiliteit concreet te maken.
- We hebben gemeenten aangejaagd om maatregelen te nemen voor duurzame en innovatieve mobiliteit, hebben kennisgedeeld, gemeenten verbonden en de voortgang gemonitord. Dit bestond onder andere uit:
  - Ontwikkeling van een potentietool
  - Bijdragen aan de doorontwikkeling van de landelijke RMP-monitor en prognosetool van CROW.
  - Een uitvraag voor een externe projectleider voor het maken van een monitoringsplan en het begeleiden van de bouw van de uiteindelijke monitor. Hiervoor is eind 2023 opdracht verleend. De werkzaamheden zijn begin 2024 gestart.

Resultaten in 2023

- ✓ Er is onder gemeenten een inventarisatie gedaan ten behoeve van het opstellen van regionale uitvoeringsagenda's voor duurzame mobiliteit
- ✓ Samen met de programmamanagers hebben we gekeken naar ieder zijn specialisatie van waaruit de bijdrage aan de duurzame maatregelen geleverd kan worden. Dat heeft geresulteerd in een drietal maatregelpakketten, namelijk:
  - Zero Emissie Zones
  - Werkgeversaanpak
  - MaaS, deelmobiliteit en hubs.

  Deze maatregelpakketten (bestaande uit meerdere maatregelen tegelijk) zijn vervolgens op advies van het DO Platform Mobiliteit doorgerekend (door CE Delft) op hun potentie en kosteneffectiviteit. De bedoeling is dat deze maatregelpakketten in combinatie met de behoeften van de gemeenten (zie Impulstraject) worden gebruikt bij het opstellen van de Regionale Uitvoeringagenda's Duurzame mobiliteit.

- ✓ Er is een potentietool ontwikkeld die regelmatig geraadpleegd wordt door gemeenten. Doel van de tool is om inzichtelijk te maken wat mogelijke effecten zijn van maatregelen die zijn gericht op het bevorderen van duurzame mobiliteit.

Relevante links:
Menukaart Duurzame Mobiliteit
Potentietool maatregelen duurzame mobiliteit

Verklarende lijst van woorden en afkortingen

Aanjaagbudget – een budget waar het MRA Bestuur over kan besluiten, vanuit waar financiele bijdragen beschikbaar kunnen worden gesteld om projecten aan te jagen
Acquisitie van bedrijven – pogen om bedrijven/ondernemingen te verleiden zich in de MRA te vestigen
Amsterdam Economic Board (Board) – een samenwerkingsverband tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen in de Metropoolregio Amsterdam (zie https://amsterdameconmomicboard.com). De **Economic Board Flevoland** is de variant voor de provincie Flevoland.
Algemene Vergadering (AV) – een bestuurlijk overlegorgaan van de Metropoolregio Amsterdam. Alle deelnemers van de MRA vaardigen een bestuurder naar keuze af naar de AV. De Algemene Vergadering (AV) is het algemeen bestuur van de MRA. Zij controleert het bestuur en is de primaire link met de deelnemers.
Bedrijventerreinenstrategie – een ruimtelijk-economische strategie op schaal van de MRA, waarin regionaal afgestemd wordt over de benodigde ruimte voor bedrijven in de MRA
Bereikbare Steden – een Rijks-Regio project vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, zie ook: https://www.metropoolregioamsterdam.nl/project/bereikbare-steden-in-de-mra/
Bestuur – een bestuurlijk overlegorgaan van de Metropoolregio Amsterdam. Het Bestuur bestaat uit de burgemeester van Amsterdam, de CdK's van beide provincies, en zeven wethouders, verspreid afkomstig uit een van de inhoudelijke platforms. Het Bestuur is het dagelijks bestuur van de MRA, en stuurt op de uitvoering van de samenwerking.
Bestuurlijke gremia – structurele overleggen tussen bestuurders in de MRA; ook vaak aangeduid met de afkorting **BO (Bestuurlijk Overleg)**
Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) – een overleg tussen het Rijk en de regio's, waarin afspraken worden gemaakt over de ontwikkeling van de MRA
Brede Welvaart – een begrip van welvaart waarin breder wordt gekeken dan sec de materiele welvaart, maar waar bijvoorbeeld ook rekening gehouden wordt met zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, enzovoort.
BZK – het ministerie van binnenlandse zaken en koninksrijksrelaties
CCRI – Circular Cities and Regions Initiative; EU-initiatief op het gebied van circulariteit in steden en regio's
Circulair (-inkopen, -economie, -verwerking, etc) – het streven om de aanspraak op nieuwe grondstoffen zoveel mogelijk te beperken door grondstoffen her te gebruiken, en hier bij het ontwerp van producten op voorhand al rekening mee te houden

Convenant Toekomst Bestendige Woningbouw – afspraken tussen overheden en ontwikkelaars, bouwers en corporaties over toekomstbestendige woningbouw. Zie ook: https://www.metropoolregioamsterdam.nl/website-voor-convenant-toekomstbestendige-woningbouw/

CROW - Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

Dashboard Logistieke Stromen – een instrument voor overheden en wegbeheerders dat inzichtelijk maakt welke goederen worden vervoerd in de provincies Noord-Holland en Flevoland

Deelnemers – de aan de MRA-samenwerking deelnemende gemeenten, provincies en de Vervoerregio Amsterdam

Deelregio's – de Metropoolregio Amsterdam is opgebouwd uit zeven deelregio's: Amsterdam, Zaanstreek-Waterland, Amstelland-Meerlanden, Zuid-Kennemerland, Almere-Lelystad, Regio Gooi- en Vecht en de IJmond

DMO – Destination Marketing Organisation; een organisatie die er op is gericht om een bepaalde locatie als attractieve bestemming te promoten voor bezoekers.

DO – directeurenoverleg, veelal ter voorbereiding op het BO (Bestuurlijk Overleg)

Energietransitie – de transitie van een energie aanbod gebasseerd op fossiele brandstoffen naar een energie aanbod gebasseerd op hiernieuwbare energiebronnen.

Governance – de wijze waarop een samenwerking, proces of project wordt aangestuurd

Green Deal Houtbouw – Green deal die er op is gericht om het bouwen met hout als duurzaam materiaal te bevorderen. Zie ook: https://mraduurzaam.nl/circulair/bouw/green-deal-houtbouw/

Large Scale Hydrogen Valley – een status die vanuit de EU gegeven kan worden aan regio's die een belangrijke functie (willen) hebben op het gebied van (de productie, het transport en/of het gebruik van) waterstof.

Herstructurering (bedrijventerreinen) – het opnieuw inrichten of opwaarderen van bestaande (vaak verouderde) bedrijventerreinen om de economische of ruimtelijke waarde te vergroten, al dan niet gepaard gaande met het inpassen van nieuwe functies

House of Hospitality – publiek-private samenwerking tussen overheden, ondernemers en kennisinstellingen op het gebied van de gastvrijheidseconomie, om ervoor te zorgen dat we een kwalitatief hoogwaardige hospitality sector hebben, met een duurzame arbeidsmarkt en een toekomstbestendig beroepsonderwijs.

House of Skills – een publiek-private samenwerking tussen overheden, ondernemers en kennisinstellingen die erop is gericht om programma's die gericht zijn op het ontwikkelen van vaardigheden te ontwerpen, om zo de personeelstekorten in de krapte sectoren op te lossen.

Houtbouw – het bouwen (van woningen, kantoren, bedrijfspanden, etc) met het materiaal hout: een duurzame en circulaire manier van bouwen
Human Capital – menselijk capitaal; een begrip dat veelal gehanteerd wordt voor projecten of programma's die gericht zijn op de kracht van werknemers, om de mens als kapitaal factor in onze economie centraal te stellen en waar mogelijk erin te investeren om de productiviteit te vergroten.
Hydrogen Hub – een stelsel van installaties, bedrijven en voorzieningen op het gebied van waterstof
Hydrogen Valley – een regio waarin veel activiteiten plaatsvinden en/of bedrijvigheid is geconcentreerd op het gebied van waterstof
Intentieovereenkomst Klimaatbestendige Nieuwbouw – afspraken tussen overheden, projectontwikkelaars, bouwers, corportaties, enzovoort om de klimaatbestendigheid van nieuwbouw te borgen. Zie ook https://www.regiogv.nl/wp-content/uploads/2021/09/BW-20b-bij-Klimaat-...-Afspraken-klimaatbestendige-nieuwbouw-MRA-Intentieovereenkomst-concept-juli-2021.pdf
Investeringagenda – een agenda waarin voor bepaalde thema's of projecten inzichtelijk wordt gemaakt welke publieke en private investeringen nodig zijn om de beoogde doelen te behalen.
Invest-NL – Investeringsmaatschappij van de landelijke overheid, gericht op het financieren van duurzame en innovatieve initiatieven.
Jaarplan – een sturingsdocument voor het MRA Bestuur, waarin zowel inhoudelijk als financieel inzichtelijk is gemaakt wat voor het komende jaar is voorzien aan activiteiten en beoogde resultaten
Klimaatadaptatie – het bij gebiedsontwikkeling of de inrichting van onze omgeving rekening houden met het veranderende klimaat, door bijvoorbeeld vooraf al goed na te denken over waterberging of hittestress.
LLO – Leven lang ontwikkelen: een streven binnen het arbeidsmarkt beleid dat najaagt dat mensen zich hun leven lang blijven ontwikkelen
LNV – het ministerie van landbouw, natuur en visserij
MAAS – Mobility as a service: een term die duid op op maat gesneden (vaak innovatieve) initiatieven om de mobiliteit van personen of bepaalde doelgroepen te bevorderen
MAUF – meerjarig adaptieve uitvoeringsagenda fiets: een landelijke agenda om fietsmobiliteit te bevorderen
Metropoolregio Amsterdam (MRA) – een samenwerkingsverband (zie ook 'deelnemers'), en een geografisch gebied (bestaande uit het gebied van de deelnemende gemeenten)
Meerjarenbegroting – Financiele onderbouwing van de MRA Agenda, die elke vier jaar wordt vastgesteld (zoals afgesproken in de Samenwerkingsafspraken).
Meerkernigheid – zie polycentrisch model
METREX – europees netwerk van (metropool-) regio's

MIRT – Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport; een overlegstructuur tussen het Rijk en de regio om afspraken te maken over de genoemde onderwerpen.
MKB Fonds (ROM InWest) – een van de twee fondsen van de ROM InWest, gericht op financiering van MKB-initiatieven.
MRA Agenda – het inhoudelijk kader waarin we als samenwerkende overheden in de MRA elke vier jaar onze doelstellingen en beoogde resultaten vastleggen. Deze wordt door alle deelnemers vastgesteld.
MRA Directie – de kern van het ambtelijke netwerk dat de regionale samenwerking ondersteunt. De medewerkers van de MRA Directie worden 'om niet' ter beschikking gesteld door de deelnemersm en zijn veelal een gedeelte van hun tijd werkzaam voor de MRA Directie en een deel van de tijd voor de moederorganisatie.
MTB – Multimodaal Toekomst Beeld: een toekomstbeeld waarin voor verschillende vervoersmodaliteiten is uitgewerkt wat onze stip op de horizon is als samenwerkende overheden
Netcapaciteit (en Netcongestie) – de capaciteit van ons electriciteitsnetwerk voor de transport van elektriciteit. Naar mate de vraag naar elektriciteit toeneemt, en ook steeds meer elektriciteit op nieuwe plaatsen wordt opgewekt (bijvoorbeeld door zonnecellen of windmolens), kan de capaciteit van het net tekortschieten, en netcongestie ontstaan
Netwerkaanpak Duurzame Logistieke Hubs – een gezamenlijke visie van de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en de MRA op logistieke knooppunten en de manier waarop deze ontwikkeld kunnen worden. Zie ook: https://smartmobilitymra.nl/samen-op-weg-naar-duurzame-logistiek-mra/
Noordzeekanaalgebied (NZKG) – de zone langs het Noordzeekanaal, tussen Velsen en Amsterdam, waar veel grote ruimtelijke vraagstukken samen komen. Het gebied kent een eigen (bestuurlijke) samenwerking, waarbij nauwe afstemming is tussen MRA en NZKG.
NOVEX – Nationale Omgevingsvisie Extra: de NOVEX is in feite de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie, waarin voor elk van de vijf in de MRA gelegen NOVEX-gebieden plannen worden gemaakt voor hoe hier de verstedelijkingsstategie uit te werken.
OCW – het ministerie van onderwijs, cultuur en wetenschap
OpenResearch Platform – een digitaal platform voor kennisuitwisseling. Zie ook: https://openresearch.amsterdam/
Operationalisatie – uitwerking van hoe een bijvoorbeeld een afspraak, strategie, of beoogd doel in de praktijk zal worden uitgevoerd.
P&C Cyclus – Planning & Control Cyclus: een cyclus (vierjaarlijks en jaarlijks) waarin eerst inzichtelijk wordt gemaakt welke acties en resultaten voor een bepaalde (toekomstige) periode zijn voorzien en welke begroting daarbij nodig is, en waarin vervolgens nadien inzichtelijk wordt gemaakt wat daarvan terecht is gekomen.

Plabeka – Platform Bedrijventerreinen en Kantoren, tegenwoordig onderdeel van het Platform Economie: een programma gericht op afstemming over ontwikkelingen op het gebied van kantoren en bedrijventerreinen, om overaanbod te voorkomen.
Platform – een vast terugkerend bestuurlijk overleg van de Metropoolregio Amsterdam over een specifiek inhoudelijk onderwerp. In de MRA hebben we drie platforms: een voor Ruimte, een voor Economie en een voor Mobiliteit
Polycentrisch Model – een model voor de verstedelijking van de MRA, dat uitgaat van een centrumgemeente (Amsterdam) en meerdere kleinere centrumgemeenten daaromheen (bijvoorbeeld Amstelveen, Lelystad of Haarlem) die gezamenlijk een samenhangend geheel vormen
Portefeuillehouders Overleg (PHO) – een tijdelijk bestuurlijk overleg van de Metropoolregio Amsterdam over een specifiek inhoudelijk onderwerp, dat op basis van actualiteit of urgentie bijeenkomt ten einde bepaalde doelen te bereiken of af te stemmen over zich voordoende problemen. Op dit moment zijn er PHO's voor Bouwen & Wonen, Erfgoed, Kunst en Cultuur, en Sociaal. In het verleden waren er ook PHO's voor Duurzaamheid en Landschap.
PPLG – Provinciaal Programma Landelijk Gebied. Zie ook: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Natuur/Provinciaal_Programma_Landelijk_Gebied
PPS – Publiek Private Samenwerking; formele samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen en/of sociaal maatschappelijke instellingen ten einde gemeenschappelijke doelen te bereiken.
PVE – Programma van Eisen; een document waarin bepaalde kaderstellende randvoorwaarden zijn opgenomen voor een project of progamma
aadtafel – een adviesorgaan voor de Metropoolregio Amsterdam, waarin raads- en Statenleden vanuit alle deelnemers zitting hebben. De Raadtafel kan gevraagd en ongevraagd advies geven op processen in de MRA, en dan met name op hoe raden en Staten daar goed op aangehaakt kunnen worden. Zijn geven nooit inhoudelijk advies.
RES – regionale energie strategie: regionale plannen om de verduurzaming van ons energiesysteem te bevorderen
RMP - het Regionale (duurzame) Mobiliteits Programma (RMP) voor de MRA, dat voortkomt uit het Klimaatakkoord, fungeert als een regionale paraplu m.b.t. de duurzame mobiliteit
ROM (Inwest) – de regionale ontwikkelingsmaatschappij voor het Noord-Hollandse deel van de Metropoolregio Amsterdam. **Horizon Flevoland** is de variant voor de provincie Flevoland.
Samenwerkingsafspraken – het kaderdocument waarin de samenwerkende overheden in de MRA met elkaar vastleggen hoe zij met elkaar samenwerken. Wordt elke vier jaar geactualiseerd.
SBAB – Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid; een samenwerkingsprogramma tussen de MRA en de Rijksoverheid over mobiliteit en bereikbaarheid

Schaalsprong (OV) – een opschaling en uitbreinding van het openbaar vervoer(snetwerk) die nodig is om de verdere groei van de MRA mogelijk te maken
Smart Mobility – slimme en innovatieve toepassingen om de mobiliteit van mensen of goederen te bevorderen
State of the Region – een jaarlijks evenement dat de MRA, de Amsterdam Economic Board, Amsterdam & Partners en de gemeente Amsterdam organiseren om de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en sociaal-maatschappelijke instellingen te bevorderen
Techconnect – een programma in de MRA gericht op het stimuleren en opleiden van talent voor de ICT sector om zo de arbeidstekorten in deze sector terug te dringen
TEN-T – Trans-European Transport Network; Europees beleid gericht op het ontwikkelen van een europees transportnetwerk
Termijnagenda – een informatief document om voor raden en Staten in de Metropoolregio Amsterdam inzichtelijk te maken welke onderwerpen wanneer in welke bestuurlijke overleggen aan de orde komen, om ze zo beter in staat te stellen hierover het gesprek te voeren met de bestuurders die hun gemeente/ provincie vertegenwoordigen in die gremia.
TOMAS – een initiatief van overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen om samenwerking en kennisdeling op het gebied van talentontwikkeling te stimuleren.
Transitiefonds (ROM InWest) – een van de twee fondsen van de ROM InWest, gericht op financiering van intiatieven op het gebied van de grote transities waar we voor staan op het gebied van duurzaamheid.
Triple Helix Samenwerking – de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Tegenwoordig wordt ook vaak gesproken over quadruple helix samenwerking; dan worden de sociaal-maatschappelijke instellingen ook betrokken
Uitvoeringslijn – De huidige MRA Agenda (2020-2024) bestaat uit uitvoeringslijnen: dit zijn onderwerpen of thema's waar we als MRA op samenwerken.
Verantwoording - een sturingsdocument voor het MRA Bestuur, waarin zowel inhoudelijk als financieel inzichtelijk is gemaakt welke acties het afgelopen jaar zijn uitgevoerd, en wat dat heeft opgeleverd aan resultaat
Versnelling Woningbouw – een programma gericht op het versnellen van de nieuwbouw productie van woningen om de terkorten op de woningmarkt in de MRA terug te dringen.
Verstedelijkingsstrategie – een strategie die de MRA samen met het Rijk heeft opgesteld voor de toekomstige verstedelijking van de MRA, met daarin ook afspraken over de inzet hiervoor van Rijk en regio. De samenwerking voor de verstedelijkingsstrategie heeft geleid tot een gezamenlijk vastgesteld **Verstedelijkingsconcept** voor de MRA. Zie ook: https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2021/12/MRA-Verstedelijkingsconcept-eindversie-november-2021.pdf

Vervoerarmoede – het door stijgende prijzen van vervoer armer worden van delen van de bevolking. Naar mate de prijzen van vervoer hoger worden, gaat een steeds groter deel van het inkomen op aan het bekostigen van vervoer, wat voor mensen met een laag inkomen lastiger te dragen is dan mensen met een hoog inkomen.
Voortgangsnota – een informatief document waarin de deelnemers van de MRA Samenwerking jaarlijks worden geinformeerd over de activiteiten die het voorgaande jaar zijn uitgevoerd, en de resultaten die daarbij zijn behaald
Volkshuisvestingsfonds – een fonds van de Rijksoverheid (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) gericht op de vergroting van de leefbaarheid in gebieden en het financieren van de verduurzaming van de woningvoorraad in de meest kwetsbare gebieden
WBI - Woningbouwimpuls; een fonds van de Rijksoverheid (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) gericht op het stimuleren van woningbouw
WiMRA – wonen in de MRA: een grootschalig onderzoek naar de woningmarkt in de MRA, dat tweejaarlijks wordt uitgevoerd
Woon-Werkbalans – de relatie tussen de plekken waar mensen werken en de plekken waar mensen (kunnen) wonen. Dit gaat daarmee enerzijds over pendel/mobiliteits stromen tussen gebieden waar mensen wonen en de gebieden waar mensen werken, maar ook over het vraagstuk of je betaalbare woningen kunt bijbouwen daar waar veel werk is geconcentreert.
Voortgangsnota - een informatief document om voor raden en Staten in de Metropoolregio Amsterdam inzichtelijk te maken welke acties het afgelopen jaar zijn uitgevoerd, en wat dat heeft opgeleverd aan resultaat, om ze zo beter in staat te stellen hierover het gesprek te voeren met de bestuurders die hun gemeente/ provincie vertegenwoordigen in die gremia.
ZES – Zero Emmissie Stadslogistiek; een programma gericht op het stimuleren van schone logistiek in stedelijke gebieden.
Zero Emissie Zones – Zones die sommige gemeenten instellen, waarbinnen voertuigen geen schadelijke stoffen mogen uitstoten

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 7 mei 2024

Onderwerp: MRA Agenda 2025-2028

Kenmerk: 921516

Bijlagen: 5

1. Toelichting

Sinds vorig jaar wordt gewerkt aan het opstellen van een nieuwe MRA-Agenda voor de periode 2025-2028. Afgelopen herfst hebben de diverse deelregio's en de beide provincies inhoudelijke 'proposities' ingediend. Op basis daarvan is een zogeheten '80%-versie' van de nieuwe MRA-Agenda opgesteld. De aan de MRA deelnemende overheden is gevraagd ter zake hun wensen en bedenkingen te formuleren en die uiterlijk 28 juni 2024 aan het MRA-Bestuur te doen toekomen. Op basis van de ontvangen aandachtspunten zal een volledige conceptversie van de MRA-Agenda worden samengesteld. Na het zomerreces zal die ter bekrachtiging aan alle MRA-overheden zal worden aangeboden en met de bijbehorende meerjarenbegroting 2024-2028 worden vastgesteld door alle MRA-deelnemers in de Algemene Vergadering van de MRA op 11 oktober 2024.

In bijgaande antwoordbrief aan de voorzitter van de MRA heeft het College van GS inhoudelijke aandachtspunten naar voren gebracht die vanuit de optiek van de provincie Noord-Holland van belang zijn voor deze nieuwe MRA-Agenda.

2. 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. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 27-2024

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 7 mei 2024;

besluiten:

1. Bijgaande brief aan de voorzitter van de MRA vast te stellen, waarmee vanuit de provincie Noord-Holland aandachtspunten naar voren worden gebracht ten behoeve van de nieuwe MRA-Agenda 2025-2028.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
J.Faber
AD/STG

Doorkiesnummer +31235145778
jescafaber@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d	**10-06-2024**
Commissie Bestuur	
Datum commissievergadering	**30-05-2024**

4 juni 2024

Onderwerp: Voordracht Nieuwe MRA-agenda 2025-2028- 80% versie

Advies commissie Bestuur:

De **Voordracht Nieuwe MRA-agenda 2025-2028- 80% versie** als hamerstuk door te geleiden naar PS van 10 juni 2024.

Uittreksel van het concept-verslag Bestuur 30 mei 2024:

7 A-agenda Bestuur (bestuur algemeen, Europa)
7.a.1 MRA: Nieuwe MRA-agenda 2025-2028- 80% versie (A-agenda Cie Bestuur 30-05-2024)
7.a.2 MRA: Ingekomen reactie ANWB op 80%-versie MRA Agenda 2025-2028 (schriftelijke inspreek reactie)
7.a.2 ingekomen reactie: MRA: Observaties Rapporteurs Flevoland en Lelystad bij de MRA agenda (Cie Bestuur 30 mei 2024 schriftelijke inspreekreactie)

Er wordt gewerkt aan een nieuwe MRA-Agenda voor de periode 2025- 2028. De Algemene Vergadering van de MRA heeft op 22 maart 2024 een zogeheten '80%-versie' verzonden aan alle aan de MRA deelnemende overheden met het verzoek om uiterlijk 28 juni 2024 wensen en opvattingen aan het MRA-Bestuur te doen toekomen. In bijgaande antwoordbrief aan de voorzitter van de MRA heeft het College van GS aandachtspunten ter zake naar voren gebracht, die ter bespreking worden voorgelegd aan PS.
In de bijgevoegde bijlagen is tevens de voortgangsrapportage MRA 2023 te vinden.

PS wordt gevraagd een advies te geven over de voordracht over de 80% versie van de MRA Agenda 2025-2028 en eventuele opmerkingen over het jaarverslag 2023 met de gedeputeerde te bespreken tegen de achtergrond van de concept-antwoordbrief inzake de nieuwe MRA-Agenda 2025-2028

De voorzitter legt uit dat agenda 7a1 en 7a2 zullen in een keer besproken worden.

De voorzitter schorst de vergadering van 10.54 tot 10:59 uur

De voorzitter hervat de vergadering om 10:59 uur en geeft de heer Van der Heijden het woord.

Eerste termijn commissie
De heer **Van der Heijden** (D66) reageert positief op de brief van het College over de 80% versie van de MRA agenda, die enkele aandachtspunten meegaf. Toch wordt het onderwerp 'recreatie' bijna niet aangesneden, terwijl het aantal recreatiedagen stijgt. In het zuidelijke deel van de provincie staat de recreatieruimte onder druk, zeker als er een stijging aan inwoners wordt verwacht. Het college is voornemens om te bezuinigen op toerisme, het zou goed zijn als de MRA het toerismedeel oppakt.

De heer **De Vries** (VVD) vindt de 80% versie een goede opzet, met een verdieping van de acht ambities die duidelijk maakt waar de MRA voor staat en voor wil gaan. Het investeringsprogramma en een meerjaren uitvoeringsprogramma missen nog. Buiten de MRA gebeurt veel, geeft de MRA zich hier wel rekenschap van? Mobiliteit en bereikbaarheid van buit de MRA moeten nog goed geregeld gaan worden. De VVD gaat ervanuit dat de acties bij de acht ambities beter onderbouwd gaan worden, veel zaken, zoals woningbouw vereisen een geïntegreerde aanpak. In de verschillende stukken zijn verschillende cijfers over woningbouw terug te lezen, eenduidigheid hierin wordt door de VVD gevraagd. Veiligheid en mobiliteit zijn MRA overschrijdend, dat verdient meer aandacht, de MRA is geen eiland. Samenwerking met andere regio's is van essentieel belang, binnen de MRA moet samenwerking een duidelijke meerwaarde hebben. Het gevoel bekruipt de VVD dat de MRA zo langzamerhand een vierde bestuurslaag (naast het Rijk, de provincies en gemeenten) aan het worden is, dat kan niet de bedoeling zijn.

Mevrouw **Uiterwijk** (JA21) valt het op dat de MRA steeds meer stelling neemt en inzet op brede welvaart, de dilemma's rond datacentra en glastuinbouw. Er wordt gesproken van een stijgende zeespiegel en afwisselende periodes van droogte en zwaardere regenval die het nieuwe normaal zouden gaan worden. Duurzaamheid en circulariteit worden als rand voorwaardelijk beschouwd.

De heer **Van der Heijden** (D66) is benieuwd hoe JA21 kijkt naar het heden waar afwisselende perioden van hitte en droogte aan de orde zijn.

Mevrouw **Uiterwijk** (JA21) vindt het te ver gaan om dit als nieuw normaal aan te duiden voor een orgaan wat niet in democratische processen geborgd is. Er wordt wel een agenda op ingericht en men doet voorkomen dat dit het gedeelde beeld zou zijn van alle deelnemers, dat is niet passend binnen de rol van het MRA. Zij vervolgt haar betoog. Arbeidsmigranten worden gezien als onmisbaar, terwijl er wisselende signalen zijn uit de verschillende gebieden van de MRA. JA21 vindt het zorgelijk dat de MRA zich steeds meer als aparte bestuurslaag gaat gedragen. De acties die erin staan zijn weinig concreet en worden niet langer belegd bij gedeputeerden en wethouders, maar worden gezien als taak van de MRA. Dat baart zorgen. De MRA legt de focus wel erg op Amsterdam, de invloed van Raden en de Staten verbetert enigszins de laatste tijd, maar is nog steeds nihil. Zienswijzen kunnen door gemeenten wel aangeleverd worden, maar worden voor slechts kleine gedeelten ingewilligd, zeker bij kleinere gemeenten. Er moet gewaakt worden voor de ruimte die de MRA gegeven wordt, dit punt in de brief wordt door de partij ondersteund. Als niet-democratisch gekozen orgaan dient de MRA zich meer op de achtergrond te begeven.

De heer **Dijksen** (SP) deelt de zorg dat het MRA een extra bestuurslaag lijkt te worden. De inzet op brede welvaart is mooi en mag ook bij Schiphol gedaan worden. Er wordt gezwegen over het inzetten van internationale treinverbindingen en het verminderen van vluchten. De SP zou graag stoppen met vliegen tussen 23:00 en 07:00 uur. In de overzichten worden privé vluchten nog niet meegenomen, dat lijkt niet goed voor de sociale cohesie. Wanneer er gelezen wordt dat boeren uitgekocht worden zodat er van de vrijgekomen stikstofruimte meer gevlogen kan worden is ook niet goed voor de sociale cohesie. De SP zou graag zien dat vermindering van vluchten ten behoeve van brede welvaart in het document opgenomen wordt.

De heer **Van der Heijden** (D66) vraagt wie het bevoegd gezag van Schiphol is.

De heer **Dijksen** (SP) legt uit dat dit deels het Rijk is en deels de provincie, die over de stikstofruimte gaat.

De heer **Van der Heijden** (D66) beaamt dit en weet dat de heer Dijksen ook terecht kan bij de gemeente Amsterdam als aandeelhouder van Schiphol.

De heer **Dijksen** (SP) vindt het een goede tip en vindt dat de provincie haar rol hierin duidelijk moet dragen. Kan de gedeputeerde toezeggen dat vermindering van vluchten in het MRA opgenomen wordt? Veel vliegers dienen gestraft te worden met een veelvliegtaks, de gewone mens, die eenmaal per jaar vliegt naar haar vakantiebestemming hoeft dit niet te betalen. Het is goed om te zien dat de 80%versie een A-stuk is, de stukken van de PPOG horen ook A-stukken te zijn.

De voorzitter neemt de laatste opmerking ter kennisgeving aan.

De heer **Heijnen** (CDA) stelt dat een aantal duidelijke doelen voor bepaalde onderwerpen de effectiviteit van de MRA vergroot. GS geeft in de brief aan dat het zinvol is dat de MRA geen activiteiten ontplooit op sommige onderwerpen, maar geeft niet aan op welke onderwerpen zij precies doelt. Het CDA vindt dat het MRA zich moet richten op economische onderwerpen en grote transities, zoals de energietransitie, de circulaire transitie en het behouden van de concurrentiekracht van de regio. In de brief geeft GS aan dat er geanalyseerd moet worden wie waar over gaat en wie wat doet, het CDA is benieuwd of GS zelf met een voorstel komt. GS doelt hierbij op specifieke onderwerpen waar het MRA wellicht meer regie pakt dan GS zou willen.

De **Voorzitter** benadrukt dat de brief geschreven is namens de PS, de GS doet hierin een aantal voorstellen.

De heer **Valk** (BBB) is tevreden over de 80% versie. De ANWB, een grote organisatie met veel leden laat zich kritisch uit over de mobiliteit van fietsers, hoe kijkt de gedeputeerde hiernaar? Leiden deze zorgen tot aanpassingen in de brief?

Statenlid **Korzelius** (GL) ziet in de brief en de 80% versie de richtlijnen brede welvaart en gezonde leefomgeving die gesteld zijn terug. In de brief van 16 november jl. is aandacht gevraagd voor de positie

van kleinere gemeenten, dit wordt in de 80% versie gemist. GL vindt ook dat er een analyse van de onderlinge verhoudingen gemaakt moet worden. Het MRA moet geen eigen activiteiten gaan ontplooien. Er wordt bepleit dat Noord-Holland en Flevoland bestuurlijke trekker gaan worden voor bepaalde beleidsinitiatieven, GL begrijpt het achterliggende motief, het MRA is geen zelfstandig en democratisch gelegitimeerd orgaan. Kan de gedeputeerde aangeven welke ambities en activiteiten dit zijn? Ambitie 7; wij willen het internationale toerisme en recreatiemogelijkheden bijdragen aan de leef kwaliteit van inwoners. De ANWB heeft gelijk, er is nu al een tekort aan recreatiemogelijkheden in Noord-Holland en Flevoland, dit zal alleen maar toenemen met de stijging van de bevolking. Recreatiemogelijkheden van bewoners van het MRA gebied zouden voorrang moeten krijgen. De druk op Amsterdam van het internationaal toerisme is gigantisch, dit zou beter gespreid moeten worden, buiten het MRA gebied.

Mevrouw **Moinat** (PVV) is kritisch op het ambitiedocument en de agenda. Niet alleen vanwege de klimaatzaken is de partij kritisch, ook vanwege het gebruik van het woord 'we', alsof het MRA een zelfstandige entiteit is, het MRA moet geen zelfstandige bestuurslaag worden. De partij steunt de opmerking van het College dat gesuggereerde acties gepresenteerd worden zonder achterliggende analyse. Een analyse van bestuurlijke verhoudingen op de beleidsterreinen waarop de ambities betrekking hebben is erg belangrijk. De fractie ondersteunt de brief en ziet graag dat er een passage opgenomen wordt met betrekking tot de gevolgen van het hoofdlijnenakkoord, om de uiteindelijke vorm van de 100% versie. Graag een reactie van de gedeputeerde hierover.
De brief met observaties van rapporteurs. Zij constateren dat de meerjarenuitvoeringsprogrammas (muvp) die in de procesnotities worden genoemd, maar er zijn nog geen enkele inhoudelijke muvp's bijgevoegd. Volgens de rapporteurs zet dit het verlopen van het proces onder druk en daarmee het politiek draagvlak, omdat de muvp's inhoudelijk voor wensen en opvattingen niet langs de Staten zullen komen. Graag een reactie van de gedeputeerde.

Statenlid **Hollebeek** (Partij voor de Dieren) is redelijk positief over de brief van GS en benadrukt dat er geen nieuwe bestuurslaag moet ontstaan. GS neemt meer stelling hierin dan in het verleden werd gedaan, dat is een verbetering. In de 80% versie zitten termen waarmee alle kanten op te gaan is. Brede welvaart voor iedereen is mooi, zinsnede als 'de meest inventieve', 'de best opgeleide bevolking' roepen de vraag op waarom dat moet. Is dat om ten dienste aan anderen te staan, zodat zij in de toekomst voorop willen lopen. Grote vervuilers blijven buiten schot, er is een discrepantie, bedrijven die de gezondheid van inwoners bedreigen zijn soms nodig, maar er moet strenger tegen opgetreden worden. Over ambitie 3, de arbeidsmarkt, zegt het statenlid dat er explicieter losgekomen mag worden van laagwaardiger sectoren, slachthuizen en distributiecentra bijvoorbeeld. Wanneer de provincie inventief wil zijn, dient er meer aandacht naar hoogwaardiger werkgelegenheid uit te gaan. Toerisme is al meermalen genoemd, het valt op dat het gaat over aantallen hotelkamers en gasten, maar niet over de gevolgen van het toerisme voor klimaat, milieu en gezondheid van de inwoners. 8% van de wereldwijze CO2 uitstoot wordt door toerisme veroorzaakt. Er mag meer paal en perk aan toerisme gesteld worden.

Statenlid **Korzelius** (GL) is het eens met statenlid Hollebeek dat toerisme niet bevorderd moet worden, als er toerisme is, dan is spreiding ervan gewenst. De overlast die toerisme geeft voor bevolking en bebouwing zijn enorm.

Statenlid **Hollebeek** (Partij voor de Dieren) reageert dat er in de praktijk te zien is dat dit gebruikt wordt voor een uitbreiding van zaken in plaats van een nivellering. De partij is er waakzaam op.

De heer **Valk** (BBB) vraagt of er dan paal en perk gesteld zou moeten worden aan het aantal toeristen dat naar de provincie komt.

Statenlid **Hollebeek** (Partij voor de Dieren) legt uit dat er paal en perk gesteld moet worden aan vervuilend toerisme. Minder vervuilend toerisme kan er wel zijn.

De heer **Valk** (BBB) zou hier wel een voorbeeld van willen.

Statenlid **Hollebeek** (Partij voor de Dieren) zegt dat spreiding van toerisme mobiliteit kan genereren. Schoon verplaatsen is mogelijk, maar vies verplaatsen kan ook.

Mevrouw **Oulad Hadj** (PvdA) sluit zich aan bij eerdere bijdragen over transparantie, verantwoordelijkheid en het dienen van het publiek belang, het vergroten van de focus op duurzame en betaalbare mobiliteit. Het motto van de MRA moet zijn nog beter verbinden. Benadruk de verbinding en de samenwerking van de RMA en streef naar brede welvaart als leidraad. Ontwikkelingen binnen de MRA mogen niet leiden tot meer ongelijkheid met regio's zoals Noord-Holland noord. Iedereen moet kunnen profiteren van het beleid van het MRA, ongeacht waar ze wonen. Gelijke kansen voor alle regio's zou een leidraad moeten zijn. Resultaten van de MRA projecten zouden meetbaar en inzichtelijk moeten zijn voor het grote publiek.

De voorzitter schorst de vergadering van 10.25 tot 10.29 uur

Eerste termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** hoort positieve reacties op zowel de brief als de 80% versie. Er wordt kritisch gekeken naar de rol van de MRA, de angst is dat er toch een nieuwe bestuurslaag ontstaat. De MRA blijft een samenwerkingsverband, waar gemeenschappelijke ambities en doelstellingen bereikt zullen worden. Wat is gemeenschappelijk, wat is gemeentelijke verantwoordelijkheid en wat valt onder de provinciale verantwoordelijkheid, dat levert spanning op, deze spanning zal steeds opgezocht moeten worden. Het mandaat wat de gedeputeerde meekrijgt wordt verleend door PS.

- Schiphol valt niet onder de MRA, dat wordt in het BRS besproken. De effecten van Schiphol gaan verder dan het MRA verband.

De heer **Dijksen** (SP) denkt dat als er van het MRA bericht uitgaat dat Schiphol te veel vluchten heeft, dan heeft dat meer impact dan wanneer een individuele gemeente dit doet.

Gedeputeerde **Olthof** noemt dit precies het punt. Het MRA is een gremium wat niet gelegitimeerd is om een dergelijke uitspraak te doen, zij is niet gekozen. Binnen het MRA zijn er colleges met hele andere opvattingen over Schiphol, een gezamenlijk standpunt is zodoende niet goed in te nemen. Het is een zoektocht, binnen de Provinciale Staten zullen er in de toekomst discussies over komen. De algemene uitgangspunten van de MRA zijn bewust gekozen. De provincie heeft expliciet aangegeven dat het MRA een

samenwerkingsagenda is.
De gedeputeerde vervolgt zijn beantwoording.

- Recreatie; de ruimte voor recreatie, de spreiding en de effecten ervan moeten in de uitvoeringsagenda verwerkt worden. Het ruimtelijk voorstel daarvan komt bij de provincie vandaan, dat kan het MRA niet doen. In het platform ruimte komen de voorstellen over werk en recreatie terug, in het platform mobiliteit komen zaken rondom duurzame mobiliteit terug.
- 8 ambities. De rol van de provincies bij de samenwerking, hoe wordt de samenwerking van de MRA met de regio Noord-Holland Noord geborgd? Hoe zorgt de provincie ervoor dat de verschillende regio's profiteren van het MRA, dat het MRA geen eiland blijft. Er is samenwerking met de VRA. Het is een punt van aandacht; zorgen dat het integraal blijft en niet beperkt tot de grenzen van het MRA. De meerwaarde van de MRA is niet meer, maar uiteindelijk beter.
- De uitspraken over klimaat. Het uitgangspunt is dat er ontwikkelingen zijn op het gebied van klimaat, ook in deze provincie zijn er mensen die daar anders over denken. Het algemene standpunt is democratisch verwoord, is dat er zorgen zijn over het klimaat. In de uitgangspunten is de gemeenschappelijke deler te vinden dat de effecten van klimaat en de zorgen over klimaat zijn wel benoemd in de 80% versie. Bij een aantal stukken zal het uitgangspunt zijn zoals duurzame mobiliteit, biodiversiteit, klimaatuitgangspunten. De uitwerking komt bij de verschillende platformen (ruimte, economie en mobiliteit) terug, ondanks dat partijen daar anders over denken.
- De vraag van wie nu wat doet, dat komt in de uitvoeringsagenda terug, zorgvuldigheid daarin moet goed bewaakt worden. De brief van de ANWB zit op uitvoeringsniveau, de uitwerking komt overeen met wat de ANWB vraagt. Het platform mobiliteit zal daar uitvoering aan geven.
- Kleinere gemeenten. In de platformen is er nu per deelgebied een vertegenwoordiger. De MRA heeft met het instellen van een Algemene Vergadering en een nieuwe structuur stappen gezet om deze vertegenwoordiging te verbeteren. Er wordt meer aansluiting gezocht bij Staten en raden. De controle hierop wordt versterkt.
- Wanneer de 100% versie uitkomt, zullen de PS standpunten daarover gaan innemen. De uitvoeringagenda wordt niet vastgesteld, dan zou de MRA een democratische laag gaan worden. Er kunnen door de staten wel punten meegegeven worden. Het MRA is een samenwerking waar lijnen uitgewerkt gaan worden zodat het standpunt van de MRA overeenkomt met de lijn en het beleid van de provincie.
- Woningbouw, discrepantie in de cijfers. Voldoende woningen, kwaliteit, duurzaamheid en betaalbaarheid worden in de 80% versie benoemd, die cijfers staan erin. Zonder op het uitvoeringsniveau te komen, hoeveel woningen, het percentages betaalbare woningen hoort op dat niveau. Dan kom je op zaken waar enorme discussies over te voeren zijn. Dat zal verder uitgewerkt worden in het platform ruimte, waar wonen in zit en komt zo in de uitvoeringsagenda terug.

De heer **De Vries** (VVD) ziet bij 5.1, 1e bullet duidelijk beschreven dat er in de MRA regio minstens 175.000 woningen gebouwd moeten worden. Dat is bijna de hele opgave van de provincie. Zijn deze cijfers dan wel kloppend, is het goed afgestemd?

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat de provincie een opgaaf heeft om tot 2030 191.000 woningen te realiseren, waarvan er 175.000 vallen onder de MRA. Een deel van Flevoland en Almere zitten ook in de opgaaf. Het is afgestemd en in lijn met het woonakkoord over 191.000 woningen. De verdere detaillering zit in de verantwoording. De provincie krijgt een verantwoording, elke keer als er wat gerealiseerd is van de platformen ruimte, economie en mobiliteit.
Hij vervolgt zijn beantwoording.

- Hoofdlijnenakkoord wordt genoemd door de PVV, dat is niet iets om in de Staten te bespreken of bij het MRA, dat hoort in Den Haag. De samenwerkingsagenda, MRA, wordt nu wel in de Staten besproken. Bij de uitvoering van de samenwerkingsagenda wordt rekening gehouden met Europees en landelijk beleid, daar zal de stem van een nieuw kabinet in voorkomen. Om in de MRA een hoofdlijnenakkoord te verwerken is ingewikkeld.
- Procesnotities.

Mevrouw **Moinat** (PVV) geeft aan dat er nu een 80% versie is van de MRA-agenda, wanneer de 100% versie er zal zijn, dan is het nieuwe kabinet wel in werking, welke invloed heeft zij dan op de MRA.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de 80% versie nu in verschillende provincies en gemeenten besproken wordt, uitkomsten daarvan zullen verwerkt worden in de 100% versie. Het hoofdlijnenakkoord zal er niet direct impact op het MRA hebben, de uitvoeringsagenda krijgt wel met het nieuwe kabinet, nieuw beleid en zaken uit het hoofdlijnenakkoord te maken.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) biedt haar excuses aan omdat zij pas juist kon aanschuiven bij de vergadering. Zij komt terug op de ontwikkeling van woningen en noemt daarbij een volwaardige IJmeerverbinding, GS moet oog blijven houden voor de metro, fiets en auto.

Gedeputeerde **Olthof** noemt het bijzonder om bij de MRA agenda over de IJmeerverbinding te praten. In het traject mobiliteit binnen de MRA wordt er over de IJmeerverbinding gesproken. De provincie heeft duidelijk uitgesproken dat de OV verbinding belangrijk is. Er vinden nu nog onderzoeken plaats pas daarna zal er een definitief standpunt over de aanvullende mogelijkheden ingenomen worden.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) stelde de vraag om de stand van zaken rond de IJmeerverbinding na te gaan en dankt de gedeputeerde voor zijn antwoord.

Statenlid **Korzelius** (GL) steunt het betoog voor duurzame recreatie, maar zegt dat internationaal toerisme toch heel wat anders is. GL wil dat internationaal toerisme niet als ambitie in het MRA opgenomen wordt, dit moet meer gespreid worden buiten de MRA regio.

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat dit weer vraagt naar een uitwerking, dat is buiten de MRA. Hoofdlijnen zijn aangegeven voor toerisme en recreatie, die een enorme aantrekkingskracht op de regio hebben. In de uitvoering moet bepaald worden wat daarmee gedaan moet worden, spreiding en duurzaamheid kunnen hierbij van belang zijn.

Statenlid **Korzelius** (GL) wil dat er een onderscheid gemaakt wordt tussen toerisme en recreatie. Meer mogelijkheden tot recreatie zijn juist nodig voor de inwoners, maar de partij is het niet eens met de hoofdlijn van de MRA om toerisme te bevorderen.

Gedeputeerde **Olthof** reageert dat de lijn van de MRA is om de regio aantrekkelijk te houden, ook voor buitenlands toerisme. In die lijn wordt gekeken hoe er met toerisme om te gaan is. Wordt er vanuit Amsterdam straks een bepaalde vorm niet meer gefaciliteerd, dan zal het op de uitvoering van de MRA effect hebben. Vindt dat in Noord-Holland Noord plaats, dan moet er dan gekeken worden hoe daarmee om te gaan.

Statenlid **Korzelius** (GL) leest uit de MRA "We willen dat toerisme en recreatie bijdraagt aan het leefklimaat van bewoners." Het statenlid constateert dat toerisme niet bijdraagt aan het leefklimaat.

Gedeputeerde **Olthof** voorziet een lange discussie over het bijdragen van toerisme aan leefbaarheid. Internationaal toerisme is voor Amsterdam een belangrijke economische factor, welvaart is afhankelijk van toerisme. De vraag is hoeveel Amsterdam aan kan en hoe de regio daarin kan bijdragen, zodat er in de regio brede welvaart ontstaat.

De heer **Van der Heijden** (D66) vraagt waar er dan gekeken wordt hoe het internationaal toerisme dan in Noord-Holland Noord opgevangen kan worden. De MRA gaat niet over die regio, dit college gaat op toerisme bezuinigen, dus waar wordt er dan gekeken?

Gedeputeerde **Olthof** vindt dat de discussie veel over uitvoering gaat. Wanneer buiten de MRA een deel van de provincie in verdringing komt door de maatregelen vanuit de MRA dan moet de provincie haar rol innemen. Heeft het met geld te maken, met faciliteren en wat betekent het voor een aantal gemeenten? Dan is dat gesprek en daar is ook de rol van de provincie.

De voorzitter bedankt de gedeputeerde voor de reacties en het benoemen van de procedure.

Tweede termijn commissie

De heer **Valk** (BBB) is het eens met een onderscheid tussen toerisme en recreatie. En vindt dat er dan nagedacht moet worden over dubbelfuncties, nu worden gebieden vaak als natuur aangewezen, dan is recreatie uitgesloten. Met een dubbelfunctie zou recreatie in een natuurgebied mogelijk gemaakt kunnen worden. Hoe denken de andere partijen hierover?

Statenlid **Hollebeek** (Partij voor de Dieren) is voor meervoudig ruimtegebruik, maar onderscheidt wel soorten natuurgebieden. Er zijn gebieden die goed met extensieve recreatie samengaan en gebieden waar dat niet zo is, echte natuurgebieden zijn ook nodig. Recreatie kan met woongebieden, landbouwgebieden en natuurgebieden gecombineerd worden.
Het statenlid is verbaasd dat er in de 80% versie weinig aandacht aan de verstedelijkingsstrategie besteed

wordt. Aandacht voor de verstedelijkingsstrategie is nodig vanwege prioritering, de MRA houdt zich bezig met zaken die ruimtelijke consequenties hebben, de strategie is een middel om keuzes hierin te maken. Dit mag explicieter terugkomen in de 100% versie en de uitvoeringsagenda.

Statenlid **Korzelius** (GL) vindt dubbelfuncties zinvol, al moet het niet leiden tot festivals in Natura 2000-gebieden. Duurzame recreatie kan prima in een natuurgebied en kan een belangrijke functie van agrarische gebieden worden, denkend aan de klompenpaden bijvoorbeeld.

Statenlid **Hollebeek** (Partij voor de Dieren) vraagt GroenLinks of zij denkt dat ieder gebied zich voor extensieve recreatie leent.

Statenlid **Korzelius** (GL) noemt dit een voortdurend dilemma. Soms is de recreatiedruk in een gebied te groot, zonering is dan een goed middel om ook delen af te kunnen sluiten.

De heer **De Vries** (VVD) ziet dat het aantal vierkante meter van de provincie niet toeneemt, terwijl de ambitie wel toeneemt. Er is geen ontkomen aan slimme en verantwoorde combinaties.

De voorzitter dankt de inbrengers voor de discussie. Afrondend aan deze discussie vraagt de voorzitter of de brief zo doorgestuurd kan worden of dat PS nog behoefte heeft om amendementen toe te voegen. Een korte inventarisatie leert dat dit niet zo is. Het gaat als hamerstuk naar de volgende vergadering.

randstedelijke rekenkamer
flevoland | noord-holland | utrecht | zuid-holland

Begroting 2025

CONCEPT VOOR PROVINCIALE STATEN

Randstedelijke Rekenkamer | april 2024

Inhoudsopgave

| 1 | BELEIDSBEGROTING 4
1.1 Programmaplan / Onderzoeksprogramma 4
1.2 Paragrafen 4
1.2.1 Weerstandsvermogen 4
1.2.2 Financiering 5
1.2.3 Bedrijfsvoering 5

| 2 | FINANCIËLE BEGROTING 8
2.1 Overzicht van Baten en Lasten 8
2.2 Uiteenzetting financiële positie 11
2.3 Meerjarenraming 12

Inleiding

Achtergrond

De Randstedelijke Rekenkamer is een onafhankelijk instituut dat op basis van de Provinciewet door de Provinciale Staten van Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland is ingesteld. Wij doen onderzoek naar de doelmatigheid, doeltreffendheid en rechtmatigheid van de vier Randstadprovincies. Met ons onderzoek ondersteunen wij de Provinciale Staten in hun kaderstellende en controlerende rol. Daarmee zetten wij ons in voor transparante, betrouwbare en lerende Randstadprovincies.

Openbaarheid

De aanpak en resultaten van ons onderzoek zijn openbaar en worden gepubliceerd op de website www.randstedelijke-rekenkamer.nl. Hierbij wordt ook de openbare informatie over de behandeling in de vier provincies en de aandacht in de media opgenomen. Wij kunnen als dat voor ons onderzoek nodig is beschikken over door de provincie geheim verklaarde informatie. Dergelijke informatie maken wij niet openbaar.

Om onze werkzaamheden goed te kunnen uitvoeren, is het soms nodig om persoonsgegevens te verwerken. Dat doen we op een zorgvuldige en veilige manier in overeenstemming met de Europese Algemene verordening gegevensbescherming (Avg) en de Uitvoeringswet Avg. Op de website Privacy policy - Randstedelijke Rekenkamer (randstedelijke-rekenkamer.nl) is beschreven waarom en hoe wij persoonsgegevens verwerken en belanghebbenden hun rechten kunnen uitoefenen.

Indeling van de programmabegroting

De programmabegroting is ingedeeld volgens het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). De Programmabegroting bestaat uit een Beleidsbegroting (deel 1) en een Financiële begroting (deel 2). In de Beleidsbegroting is één programma opgenomen. Dit betreft een globaal onderzoeksprogramma waarin nog geen concrete onderzoeken zijn opgenomen. In de 1e begrotingswijziging 2025 zullen we een concreet onderzoeksprogramma opnemen, waarin we per onderzoek de vragen ‘Wat willen we bereiken?’ en ‘Wat gaan we daarvoor doen?’ zullen beantwoorden. In de Financiële begroting is de uiteenzetting van de financiële positie en de meerjarenraming opgenomen.

| 1 | Beleidsbegroting

1.1 Programmaplan / Onderzoeksprogramma

Wat willen we bereiken?
De Randstedelijke Rekenkamer onderzoekt vanuit haar onafhankelijke positie de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van de Randstadprovincies. Met ons onderzoek versterken wij de kaderstellende en controlerende rol van Provinciale Staten en dragen wij aan het verbeteren van bestuur, beleid en organisatie van de vier provincies.

Wat gaan we daarvoor doen?
De Rekenkamer heeft een gestructureerd proces om tot een onderzoeksprogramma te komen. Op verschillende manieren worden suggesties voor onderzoeksthema's verzameld, mede op basis van de beleidsprioriteiten van de provincies, suggesties van Statenleden via een 'rondje langs de fracties', naar aanleiding van gesprekken met externe stakeholders en signalen uit de samenleving. Na een oriëntatie op een of meer thema's en/of door het uitvoeren van verkenningen wordt een beknopte lijst van kansrijke relevante onderzoeksonderwerpen opgesteld. Ook kunnen de provincies ons verzoeken onderzoek te doen. Voorafgaand aan de vaststelling van het onderzoeksprogramma vraagt de Rekenkamer advies aan de Programmaraad. De Programmaraad bestaat uit leden van Provinciale Staten van de vier provincies. In het najaar van 2024 zal de Programmaraad adviseren over het onderzoeksprogramma van 2025, dat is daarom in deze begroting nog niet opgenomen.

Wat mag het kosten?
De totale lasten van het onderzoeksprogramma bedragen € 2.158.000 inclusief overhead en (de voor de provincies compensabele) BTW en exclusief de toevoeging aan de voorziening evaluatie. De kosten van de overhead bedragen € 511.000. De overhead beslaat personele kosten (management, ondersteuning en opleidingen), kosten voor huisvesting en kosten voor de informatievoorziening. Het onderzoeksprogramma wordt gefinancierd door de deelnemers (i.e. de Randstadprovincies) aan de Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer.

1.2 Paragrafen

De beleidsbegroting bestaat uit een aantal paragrafen waarin de beleidslijnen zijn vastgelegd met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten (zie BBV). Voor de Randstedelijke Rekenkamer zijn alleen onderstaande paragrafen Weerstandsvermogen, Financiering en Bedrijfsvoering van toepassing.

1.2.1 Weerstandsvermogen

De directe risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie van de Randstedelijke Rekenkamer, zijn minimaal van omvang. De Randstedelijke Rekenkamer heeft vooral te maken met reguliere kosten die vooraf goed te ramen zijn, zoals personeelskosten, huisvesting, ICT en kantoorartikelen. Onverwachte kosten van substantiële omvang waarvoor geen dekking is, hebben zich in het verleden niet voorgedaan en worden ook in 2025 niet verwacht.

De weerstandscapaciteit van de Rekenkamer bestaat uit het resterende deel van de begroting inclusief de bestemmingsreserve onderzoek en de bestemmingsreserve spaarverlof van in totaal bijna € 210.000 waarvoor

nog geen verplichtingen zijn aangegaan. Deze capaciteit is voldoende groot om de risico's van materiële betekenis af te dekken.
In totaal hebben wij vijf risico's geïdentificeerd waarvoor beheersmaatregelen zijn getroffen. De risico's van het eigen risicodragerschap, het persoonlijk ontwikkelbudget (POB) en de evaluatie van de Rekenkamer zijn afgedekt door middel van een voorziening. De risico's van extra onderzoek, en de kosten van vervanging vanwege het sparen van vakantiedagen, zijn afgedekt door middel van een reserve. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.2 Uiteenzetting financiële positie.

1.2.2 Financiering

De Randstedelijke Rekenkamer wordt gefinancierd door de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland. Het programmaresultaat is te gebruiken om de reserves tot maximaal 25% van de totale bijdrage van de deelnemende provincies aan te vullen. Het resterende deel wordt naar rato van de bijdragen teruggestort naar de vier provincies. De ingestelde bestemmingsreserve Risicodragerschap vier PS-en inzake bestuurder-directeur telt niet mee voor wat betreft het maximum van 25% van de bijdrage van de provincies. Dit betreft namelijk een bestemmingsreserve van de vier deelnemende provincies, die is ondergebracht in de begroting van de Randstedelijke Rekenkamer, maar waar de Rekenkamer geen eigenaar van is.

De Rekenkamer heeft een rekening-courant bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG).

1.2.3 Bedrijfsvoering

Arbeidsomstandigheden en ziekteverzuim

De medewerkers van de Randstedelijke Rekenkamer is in dienst van de provincie Flevoland. De Randstedelijke Rekenkamer volgt daarom het beleid van de provincie aangaande de arbeidsvoorwaarden, de arbeidsomstandigheden en het ziekteverzuim. De Rekenkamer stimuleert vitaliteit van de medewerkers door middel van goed ingerichte werkplekken en persoonlijke aandacht voor werkdruk en werkplezier, in het bijzonder in het kader van hybride werken. Wij streven ernaar het ziekteverzuim (zowel kort als langdurig) in 2025 onder de norm van 5% te houden.

De Randstedelijke Rekenkamer beschikt over twee gediplomeerde bedrijfshulpverleners, die in geval van ongevallen of calamiteiten in staat zijn eerste hulp te verlenen. Beide bedrijfshulpverleners zullen naar verwachting in 2025 een herhalingsopleiding volgen.

Personeelsbeleid

De personeelsformatie van de Randstedelijke Rekenkamer bestaat uit een ambitieuze groep van hoog opgeleide medewerkers. Ook in 2025 zal de Rekenkamer aandacht besteden aan opleiding en training, zodat de medewerkers zich blijven ontwikkelen. Om de kwaliteit van het onderzoeksprogramma en de onderzoeken te verhogen, wordt zo nodig externe expertise ingezet.

De bestuurder-directeur is bevoegd tot het voeren van een eigen personeelsbeleid. In principe wordt aangesloten bij het personeelsbeleid van de provincie Flevoland. P&O-aangelegenheden worden regelmatig met de provincie Flevoland afgestemd.

Automatisering en Informatisering

Het ICT-systeem van de Randstedelijke Rekenkamer biedt de mogelijkheid om hybride te kunnen werken. Medewerkers kunnen daarmee kiezen voor een werkplek die past bij de eigen agenda en voorkeur. Om ICT-apparatuur en bijbehorende programma's up to date te houden wordt beheer en onderhoud uitgevoerd.

Daarnaast voert de Rekenkamer overleg met de ICT-leverancier om te bekijken of verbeteringen aan het systeem mogelijk zijn. Voor 2025 worden geen grote investeringen verwacht.

Communicatie

Ook in 2025 zal de Randstedelijke Rekenkamer regelmatig in de provincies te vinden zijn. De medewerkers zijn verdeeld in provincieteams, die actief de ontwikkelingen in hun provincie volgen en regelmatig aanwezig zijn bij commissie-en PS vergaderingen.

De rapporten worden op de website (www.randstedelijke-rekenkamer) gepubliceerd, evenals de agenda's en verslagen van de behandelingen.

Daarnaast vinden verschillende overleggen en activiteiten met plaats met de:

- Nederlandse Vereniging voor Rekenkamers en Rekenkamercommissies
- Kring van provinciale rekenkamers (P5):
  - Er vindt regelmatig P5-overleg plaats, waarbij onder andere wordt gesproken over bedrijfsvoering, beleid, onderzoeksprogrammering en concrete onderzoeken;
  - Een jaarlijkse onderzoekersdag van de P5.
- Kring van rekenkamers van de vier grote gemeenten en de Randstedelijke Rekenkamer (G4+1):
  - Er vindt regelmatig een zogenoemd G4+1-overleg plaats om kennis en ervaring te delen.

Daar waar relevant wisselen de provinciale en gemeentelijke rekenkamers informatie uit over de oriëntatie op een onderzoeksonderwerp, het opzetten van een beoordelingskader, de onderzoeksopzet en de bevindingen.

Organisatie

De organisatie van de Randstedelijke Rekenkamer bestaat in 2025 uit een totale formatie van 14 fte. Het streven is om in (de loop van) 2025 de formatie volledig te hebben bezet. In de huidige arbeidsmarkt is het steeds weer een uitdaging om de goede medewerkers binnen te halen.

De formatie en verwachte bezetting zijn begin 2025 als volgt:

Formatie	Fte	Verwachte bezetting 1 januari 2025	Fte
Bestuurder-directeur	1,2	Bestuurder-directeur	1,2
Ondersteuning	1,4	Ondersteuning	1,6
Projectleider	3,0	Projectleider	3,0
Onderzoeker	8,4	Onderzoeker	8,2
Totaal	**14,0**	**Totaal**	**14,0**

Interne beheersing

De financiële administratie wordt bijgehouden door het secretariaat van de Randstedelijke Rekenkamer. Conform de Financiële beleids- en beheersverordening en de Controleverordening heeft de Randstedelijke Rekenkamer een Intern Controleplan. Met behulp van checklisten wordt in september en in februari de betrouwbaarheid van de financiële informatievoorziening en de naleving van relevante wet- en regelgeving getoetst.

Via kwartaalrapportages houdt het management van de Rekenkamer zicht op de uitputting van de begroting, de voortgang van de onderzoeken en de omvang van de liquide middelen.

Huisvesting en facilitaire dienstverlening

De Randstedelijke Rekenkamer is gevestigd nabij station Sloterdijk in Amsterdam. Vanuit dit kantoorpand is er via het openbaar vervoer een goede aansluiting met de vier provinciehuizen in Den Haag, Haarlem, Lelystad en

Utrecht. De kantoorruimte is gehuurd en maakt onderdeel uit van een bedrijfsverzamelgebouw. De facilitaire dienstverlening (zoals bewaking, schoonmaak en receptie) maakt onderdeel uit van het huurcontract. De inrichting van het kantoor van de Rekenkamer is sinds de oprichting grotendeels hetzelfde. Voor 2025 worden nog enkele investeringen verwacht door de komst van extra personeel.

| 2 | Financiële begroting

In dit deel treft u een toelichting aan op de financiële positie van de Randstedelijke Rekenkamer en een meerjarig overzicht van de baten en lasten.

2.1 Overzicht van Baten en Lasten

	Begroting 2025	1e begrotings-wijziging 2024	Rekening 2023
Baten			
Bijdragen van de provincies	2.173.000	2.092.000	1.986.000
Rentebaten	0	0	48.000
Som van de baten	**2.173.000**	**2.092.000**	**2.034.000**
Lasten			
Onderzoeksprogramma	2.158.000	2.089.000	2.100.000
Toevoeging voorziening Evaluatie	8.000	0	8.000
Toevoeging voorziening Eigen risicodragerschap	7.000	3.000	0
Som van de lasten	**2.173.000**	**2.092.000**	**2.108.000**
Resultaat voor bestemming	**0**	**0**	**-/- 74.000**
Toevoeging bestemmingsreserve onderzoek	0	0	0
Onttrekking bestemmingsreserve onderzoek	0	0	50.000
Toevoeging bestemmingsreserve spaarverlof	0	0	0
Onttrekking bestemmingsreserve spaarverlof	0	0	24.000
Toevoeging bestemmingsreserve Risicodragerschap vier PS-en inzake bestuurder-directeur	0	0	0
Resultaat na bestemming	**0**	**0**	**0**
Bestemming programmaresultaat			
Verrekenen met de deelnemende provincies	0	0	0

*Afronding van de bedragen vindt plaats op duizendtallen, waardoor de som in de tabel soms afwijkt.

De lasten worden in hoofdzaak gedekt door de bijdragen van de provincies aan de Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer. De opgebouwde bestemmingsreserve onderzoek zal in principe niet worden aangesproken in 2025, met uitzondering van het gestelde bij het onderdeel Weerstandsvermogen in paragraaf 1.2.1 en Reserves in paragraaf 2.2.

Baten

De begroting van de Rekenkamer wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de Macro Economische Verkenningen (MEV) van het CPB. Deze worden in september 2024 openbaar gemaakt. De Randstedelijke Rekenkamer maakt daarom voor deze primitieve begroting gebruik van de indexcijfers uit het Centraal Economisch Plan 2024 van het CPB die dateren van 22 februari 2024. Voor deze begroting zijn dit dus de meest actuele indexcijfers, maar het is onzeker in welke mate deze zullen afwijken van de MEV-cijfers van september dit jaar. Voor de Salarissen en sociale lasten is de indexering 4,1% en voor de Overige overheadkosten is de indexering 2,8%. De bijdragen van de provincies aan de structurele begroting nemen hierdoor met 3,8% toe ten opzichte van de begroting 2024. Na

het verschijnen van de Macro Economische Verkenning in september zal de Rekenkamer eind 2024 met een begrotingswijziging komen, waarin de definitieve indexcijfers worden verwerkt.

Begroting	2025	2024
Totaal	2.173.000	2.092.000

De verdeling van de kosten over de vier deelnemende provincies dient te worden gebaseerd op gegevens uit de meicirculaire provinciefonds 2024.[1] Aangezien deze gegevens bij het opstellen van deze concept begroting nog niet beschikbaar zijn, zijn de gegevens uit de meicirculaire provinciefonds 2023 opgenomen.

Op basis van deze gegevens wordt in de hiernavolgende tabel een **voorlopige inschatting** gegeven van de bijdragen van de vier provincies aan de Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer. Voor de helft van de begroting dragen de provincies evenveel bij (het gelijke deel). Voor de andere helft van de begroting is de omvang van de bijdrage naar rato van de som van de belastingcapaciteit en de uitkering uit het provinciefonds (het ongelijke deel). Voor vaststelling van deze begroting in juli 2024 zal de Randstedelijke Rekenkamer op basis van de meicirculaire provinciefonds 2024, de definitieve verdeling van de kosten over de vier deelnemende provincies in deze begroting verwerken.

De genoemde bijdrage van de provincies aan de Randstedelijke Rekenkamer is inclusief de voor de provincies compensabele BTW. De nettobijdrage van de provincie valt circa 16,5% lager uit. De Rekenkamer verstrekt namelijk na afloop van het jaar een opgave van de afgedragen BTW aan de provincies. De provincies kunnen deze omzetbelasting beschouwen als ware deze rechtstreeks in rekening gebracht, zodat compensatie van deze omzetbelasting uit het BTW-compensatiefonds mogelijk is. De raming van de netto bijdragen is in de tabel weergegeven.

Provincie	In %	Ongelijk deel	Gelijk deel	Totaal bijdragen incl. BTW	Raming netto bijdrage
Flevoland	11,40%	123.867	271.582	395.448	330.002
Noord-Holland	29,15%	316.662	271.582	588.244	490.889
Utrecht	23,70%	257.446	271.582	529.027	441.473
Zuid-Holland	35,75%	388.352	271.582	659.934	550.715
Totaal	**100,00%**	**1.086.327**	**1.086.327**	**2.172.654**	**1.813.079**

.Rentebaten

In 2023 hebben wij voor het eerst rentebaten ontvangen. Dit omdat voor het eerst na lange tijd de BNG weer positieve rente verstrekt. Vooralsnog worden in de begroting geen rentebaten opgenomen, omdat de renteontwikkeling nog onduidelijk is. Wellicht dat dit in de begrotingswijziging 2025 in december nog wordt aangepast.

[1] In de gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer is vastgelegd dat de kosten over de deelnemers worden verdeeld volgens de sleutel zoals omschreven in artikel 8 van de Statuten van de Vereniging Interprovinciaal Overleg.

Lasten

In onderstaande tabel worden de lasten per kostenpost gegeven.

Lasten	Begroting 2025	1e Begrotings-wijziging 2024	Rekening 2023
Personeel	1.795.000	1.487.000	1.629.000
- w.v. management en ondersteuning (overhead) (14,6%)	*262.000*	*221.000*	*221.000*
- w.v. opleidingen (overhead) (2,4%)	*43.000*	*43.000*	*8.000*
Inhuur	156.000	385.000	289.000
- w.v. Project inhuur	*61.000*	*200.000*	*35.000*
- w.v. Inhuur diensten van derden	*95.000*	*185.000*	*254.000*
Huisvesting en servicekosten (overhead)	154.000	148.000	139.000
Informatievoorziening (overhead)	53.000	69.000	43.000
Toevoeging voorziening Evaluatie	8.000	0	8.000
Toevoeging voorziening Eigen risicodragerschap	7.000	3.000	0
	2.173.000	**2.092.000**	**2.108.000**

*Afronding van de bedragen vindt plaats op duizendtallen, waardoor de som in de tabel soms afwijkt.

Personeel

De personele lasten bestaan naast de salarissen en sociale lasten uit kosten voor opleidingen, vervoer, representatie en literatuur. Het totaal aan personele lasten neemt toe met 20% ten opzichte van de begrotingswijziging 2024. Dit komt omdat de bezetting in 2024 lager is dan het aantal formatieplaatsen. In de loop van 2024 verwachten we een hogere bezetting te realiseren die aansluit op het aantal formatieplaatsen. De meerderheid van het personeel heeft een vast dienstverband, een aantal van hen heeft nog niet het maximum van de salarisschaal bereikt of heeft doorgroeimogelijkheden.

Inhuur voor onderzoek en inhuur diensten van derden

De Rekenkamer raamt circa € 61.000 voor de reguliere inhuur voor onderzoek. Hierbij gaat het om het incidenteel inhuren van specifieke deskundigheid en expertise ter ondersteuning van het onderzoek en/of het uitbesteden van een deel van het onderzoek. De inhuur diensten van derden is geraamd op circa € 95.000. Hieronder vallen diensten die contractueel voor langere periode zijn vastgelegd, o.a. de structurele kosten voor dienstverlening van P&O Flevoland, externe ondersteuning op P&O-gebied, ondersteuning op het gebied van privacybescherming (functionaris gegevensbescherming), ondersteuning boekhouding en de accountant.

Huisvesting en servicekosten

In verband met de indexatie van de huurprijs en overige huisvestingskosten stijgen kosten ten opzichte van 2024. In 2025 worden weinig investeringen of wijzigingen verwacht in kantoormeubilair.

Informatievoorziening

De kosten voor informatievoorziening zijn in 2025 lager dan de geraamde kosten voor 2024. In 2024 wordt geïnvesteerd in een nieuwe website, in 2025 verwachten we alleen prijsstijgingen in de abonnementen en de ICT-dienstverlening. Ook zal voor extra personeel meer licenties aangeschaft worden.

Toevoeging voorziening Evaluatie

Zie paragraaf 2.2 onderdeel voorzieningen.

Toevoeging voorziening Eigen risicodragerschap
Zie paragraaf 2.2 onderdeel voorzieningen.

Saldo
Het beoogde saldo voor 2025 is nul. Indien zich een overschot mocht voordoen, dan kan dit worden gebruikt om de reserves aan te vullen tot maximaal 25% van de bijdragen van de provincies. Het restant vloeit vervolgens terug naar de deelnemende partijen. Zoals in paragraaf 1.2.2. Financiering gemeld telt de ingestelde bestemmingsreserve Risicodragerschap vier PS-en inzake bestuurder-directeur niet mee voor wat betreft het maximum van 25% van de bijdrage van de provincies. Dit betreft namelijk een bestemmingsreserve van de vier deelnemende provincies, die is ondergebracht in de begroting van de Randstedelijke Rekenkamer, maar de Rekenkamer is geen eigenaar ervan.

2.2 Uiteenzetting financiële positie

Financiering
Voor een toelichting op de financiering zie onderdeel baten in paragraaf 2.1.

Reserves

Bestemmingsreserves	Beginsaldo	Onttrekkingen	Toevoegingen	Eindsaldo
Bestemmingsreserve onderzoek	210.000	0	0	210.000
Bestemmingsreserve Spaarverlof	PM	PM	PM	PM
Bestemmingsreserve Risicodragerschap vier PS-en inzake bestuurder-directeur	144.000	0	PM	144.000

*Afronding van de bedragen vindt plaats op duizendtallen, waardoor de som in de tabel soms afwijkt.

Bestemmingsreserve onderzoek
De opgebouwde bestemmingsreserve onderzoek zal in 2025 in principe niet worden aangesproken. Overeenkomstig de motivatie van de opbouw van de bestemmingsreserve zijn hierop twee uitzonderingen mogelijk:
1. Het terstond uitvoeren van eenmalig extra onderzoek, omdat de actualiteit daar aanleiding voor geeft;
2. Het opvangen van onverwachte extra uitgaven voor het geprogrammeerde onderzoek.

Bestemmingsreserve spaarverlof
In het kader van de CAO hebben medewerkers de mogelijkheid om hun al dan niet bijgekochte verlof tot een bepaald, maar aanzienlijk plafond, te sparen. Er is een reserve gevormd voor het geval (langdurig) doorbetaald verlof wordt opgenomen en hiervoor vervanging ingehuurd moet worden. De dotaties worden in principe afgeleid van de tot 1 januari 2025 opgebouwde verlofuren en het verwachte saldo per 31 december 2025.

Bestemmingsreserve Risicodragerschap vier PS-en inzake bestuurder-directeur
Zoals in paragraaf 1.2.2 aangegeven betreft dit een bestemmingsreserve van de vier deelnemende provincies, die is ondergebracht in de begroting van de Randstedelijke Rekenkamer, maar waar de Rekenkamer geen eigenaar van is. In de loop van 2024 zal in beeld worden gebracht hoe hoog deze bestemmingsreserve dient te zijn.

Investeringen

Voor 2025 wordt alleen rekening gehouden met kleinere investeringen in de ICT en de kantoorinrichting. De Rekenkamer investeert niet in openbare ruimtes met een maatschappelijk nut. De vaste activa worden volgens de systematiek uit artikel 8 van de financiële beleids- en beheersverordening afgeschreven.

Voorzieningen

Voorzieningen	Beginsaldo	Onttrekkingen	Toevoegingen	Eindsaldo
POB	27.000	7.000	0	20.000
Evaluatie	50.000	PM	8.000	PM
Eigen risicodragerschap	34.000	0	7.000	41.000

*Afronding van de bedragen vindt plaats op duizendtallen, waardoor de som in de tabel soms afwijkt.

Voorziening POB

In het kader van de CAO hebben alle medewerkers per 1 januari 2018 de beschikking over een Persoonlijk Ontwikkelbudget (POB) van € 5.000 voor een periode van vijf jaar. Dit bedrag mag ineens, maar ook verspreid over vijf jaar worden uitgeput. Voor de Rekenkamer kan dit bij de instelling van het POB en de toenmalige formatie oplopen tot maximaal € 65.000. In 2017 is € 25.000 gestort in de voorziening en in de jaren 2018-2021 is jaarlijks een bedrag van € 8.000 gestort. In de CAO 2022-2023 is het POB weer afgesproken als arbeidsvoorwaarde voor de periode van 5 jaar per 1 januari 2023. Per 1 januari 2023 krijgen deze medewerkers een nieuw budget van € 5.000 per 5 jaar. Gezien het gebruik van het POB in de periode 2018-2023 heeft de Rekenkamer besloten om de voorziening niet aan te vullen en is een schatting gemaakt richting uitputting van de voorziening eind 2027. De kosten worden daarna meegenomen in de eigen begroting.
Op moment van schrijven is in het onderhandelaarsakkoord voor de CAO 2024-2025 opgenomen dat het Persoonlijk Budget(PBDI) van € 5.000,- wordt verhoogd met € 1.000,-. Ook wordt het PBDI ingekaderd zodat duidelijk is welk percentage je aan welk doel kan besteden.

Voorziening evaluatie

De Gemeenschappelijke Regeling bepaalt dat de Rekenkamer eens per zes wordt geëvalueerd. De laatste evaluatie is bijna geheel in 2018 uitgevoerd en opgeleverd in 2019. Jaarlijks wordt ten behoeve van de evaluatie een bedrag van € 8.300 gestort. In 2024 zijn nog geen onttrekking en toevoeging voorzien, omdat na overleg met de Programmaraad zal worden bepaald of de volgende evaluatie eind 2024 of begin 2025 zal worden uitgevoerd.

Voorziening eigen risicodragerschap

De Randstedelijke Rekenkamer is eigen risicodrager, waardoor mogelijke uitkeringslasten bij vertrek van personeel als gevolg van ontslag of het niet verlengen van een contract ten laste van de Rekenkamer worden gebracht. Dit risico doet zich met name voor bij personeel met een tijdelijk contract. Voor de dekking van de mogelijke uitkeringslasten is daarom een voorziening gevormd. De Rekenkamer is ook eigen risicodrager voor ziekteverzuim. Voor de dekking van dit risico wordt gerekend met een vast percentage van de loonsom.

2.3 Meerjarenraming

De begroting van de Randstedelijke Rekenkamer wordt jaarlijks geïndexeerd. De indexering is gebaseerd op de indexcijfers uit het Centraal Economisch Plan 2024 van het CPB. De indexatie voor 2025 is 3,8%.

Hieronder is de meerjarenraming tot en met 2027 gegeven:

	1e begrotings-wijziging 2024	Begroting 2025		2026		2027		2028	
Baten									
Bijdragen provincies structurele begroting	2.092.000	2.173.000	3,9%	2.253.000	3,7%	2.335.000	3,6%	2.417.000	3,5%
Lasten									
Onderzoeksprogramma	2.089.000	2.147.000	2,8%	2.244.700	4,6%	2.326.700	3,7%	2.409.000	3,5%
Toevoeging aan de voorziening evaluatie	0	8.000		8.000		8.000		8.000	
Toevoeging aan de voorziening eigen risicodragerschap	3.000	7.000		0		0		0	
Saldo	**0**	**0**		**0**		**0**		**0**	

*Afronding van de bedragen vindt plaats op duizendtallen, waardoor de som in de tabel soms afwijkt.

Colofon

Randstedelijke Rekenkamer
Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam
020 – 58 18 585
info@randstedelijke-rekenkamer.nl
www.randstedelijke-rekenkamer.nl
Volg ons op LinkedIn

randstedelijke rekenkamer
flevoland | noord-holland | utrecht | zuid-holland

Aan Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland

Datum	*Bijlage(n)*	*Uw kenmerk*	*Ons kenmerk*
26 april 2024	2	-	2024/MS/020

Onderwerp
Vastgestelde jaarstukken 2023 en zienswijze concept begroting 2025

Geachte leden van Provinciale Staten,

Hierbij bied ik u aan ter kennisneming de vastgestelde jaarstukken 2023 en voor zienswijze de conceptbegroting 2025.

In de jaarstukken 2023 is een beleidsmatig jaarverslag opgenomen, waarin wij verslag doen over ons onderzoeksprogramma. Daarnaast bestaan de jaarstukken uit een jaarrekening en een hoofdstuk Overige gegevens. In dat laatste hoofdstuk zijn de getrouwheidsverklaring en de rechtmatigheidsverklaring van de accountant opgenomen.

De conceptbegroting 2025 bevat de algemene financiële en beleidsmatige kaders voor 2025. Met verwijzing naar artikel 48, lid 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen kunt u uw zienswijze over de begroting 2025 tot uiterlijk 19 juli a.s. aan ons kenbaar maken. Daarna zal de Randstedelijke Rekenkamer de begroting vaststellen en aan u en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties sturen.

Met vriendelijke groet,

Bestuurder-directeur Randstedelijke Rekenkamer

Martin Santhagens

Teleportboulevard 110 | 1043 EJ AMSTERDAM | 020 - 5818 585
info@randstedelijke-rekenkamer.nl | www.randstedelijke–rekenkamer.nl

Provincie Noord-Holland

2024 | 28

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 30 mei 2024

Onderwerp: Concept-begroting Randstedelijke Rekenkamer 2025

Kenmerk: 2259721

Bijlagen:
- Ontwerpbesluit
- Concept-begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer
- Begeleidende brief directeur Randstedelijke Rekenkamer

1. Inleiding

De Randstedelijke Rekenkamer opgericht bij gemeenschappelijke regeling door Provinciale Staten van de provincies Utrecht, Flevoland, Zuid-Holland en Noord-Holland heeft de begroting 2025 opgesteld. Onder verwijzing naar artikel 48, lid 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen kunt u uw zienswijze over deze conceptbegroting 2025 uitbrengen.

2. Toelichting

De programmabegroting is ingedeeld volgens het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). De Programmabegroting bestaat uit een Beleidsbegroting (deel 1) en een Financiële begroting (deel 2). In de Beleidsbegroting is één programma opgenomen. Dit betreft een globaal onderzoeksprogramma waarin nog geen concrete onderzoeken zijn opgenomen. In de 1e begrotingswijziging 2025 zal de Randstedelijke Rekenkamer een concreet onderzoeksprogramma opnemen. In de financiële begroting is de uiteenzetting van de financiële positie en de meerjarenraming opgenomen.

De commissie Bestuur heeft de voordracht besproken in haar vergadering van 30 mei 2024.

3. Proces/procedure

Provinciale Staten worden verzocht uiterlijk 19 juli 2024 hun zienswijze aan de directeur/bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer bekend te maken.
Daarna zal de Randstedelijke Rekenkamer de begroting 2025 vaststellen en deze toesturen aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties.

4. Voorstel

Ik stel u voor te besluiten overeenkomstig het ontwerpbesluit.

Voorzitter Commissie bestuur, P. Teeuwen

Commissieadviseur Commissie Bestuur, J. Faber

Ontwerpbesluit

Nr. 28-2024

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelet op artikel 48, lid 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen de voordracht van de voorzitter van de Commissie Bestuur van 30 mei 2024;

Besluiten:

geen gebruik te maken van de mogelijkheid om bij de bestuurder/directeur van de Randstedelijke Rekenkamer een zienswijze in te dienen betreffende de concept-begroting 2025 van de Randstedelijke Rekenkamer en instemmend te reageren.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten van Noord-Holland,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
J.Faber
AD/STG

Doorkiesnummer +31235145778
jescafaber@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d **10-06-2024**
Commissie Bestuur
Datum commissievergadering **30-05-2024**

4 juni 2024

Onderwerp: Voordracht zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer

Advies commissie Bestuur:

De **Voordracht zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer** als hamerstuk door te geleiden naar PS van 10 juni 2024.

Uittreksel van het concept-verslag Bestuur 30 mei 2024:

7.b Voordracht zienswijze op begroting 2025 Randstedelijke Rekenkamer (A-agenda Cie bestuur 30-05-2024)

De rekenkamer heeft een concept begroting 2025 opgesteld, daarop kan een zienswijze worden ingebracht, over deze concept begroting kan een zienswijze worden ingebracht. De heer Santhagens is directeur van de rekenkamer en kan eventuele vragen beantwoorden. Het voorstel tot behandeling stelt voor geen zienswijze in te dienen. De voorzitter inventariseert of er reacties zijn en geeft de heer De Vries het woord.

De heer **De Vries** (VVD) leest dat er in het najaar een advies komt over het onderzoeksprogramma van de Rekenkamer, de kosten daarvan worden op 2 miljoen geraamd. Is de conclusie te trekken dat er binnen die 2 miljoen te blijven valt, ondanks dat niet bekend is wat er gaat gebeuren?

De heer **Santhagens**, directeur van de Randstedelijke Rekenkamer, beaamt dat het de bedoeling is om binnen de begroting het programma uit te voeren.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) steunt het voorstel zoals dat geagendeerd is.

De voorzitter stelt vast dat de voordracht als hamerstuk wordt aangeboden aan de PS

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
E. van der Schaaf
CZ/FIN/SKA

Telefoonnummer +31235143932
schaafe@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 MEI 2024

Kenmerk
2230280/2245072

Uw kenmerk

Betreft: Actualisatie financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over een actualisatie van het financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

Voordracht, financieringsstatuut provincie Noord-Holland 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

Het Financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024

1 Inhoud

1 Inhoud 1
2 Inleiding 2
3 Wettelijk kader en doelstellingen 2
4 Informatievoorziening 4
5 Uitvoering van de financieringsfunctie 5
5.1. Risicobeheer 5
5.1.1 Doelstellingen risicobeheer 5
5.1.2 Financierings- en treasury activiteiten risicobeheer 5
5.1.3 Richtlijnen en limieten risicobeheer 5
5.2. Provinciefinanciering 6
5.2.1 Doelstellingen en uitgangspunten provinciefinanciering 6
5.2.2 Financierings- en treasury activiteiten provinciefinanciering 6
5.2.3 Richtlijnen en limieten provinciefinanciering 7
5.3. Kasbeheer 7
5.3.1 Doelstellingen kasbeheer 7
5.3.2 Financierings- en treasury activiteiten kasbeheer 7
5.3.3 Richtlijnen en limieten kasbeheer 7
5.3.4 Schatkistbankieren 8
5.3.5 Allocatie rentelasten 8
6 Treasury Commissie 8
7 Slotbepalingen 9

2 Inleiding

Op grond van artikel 216 lid 1 van de Provinciewet dienen Provinciale Staten bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, almede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast te stellen. De verordening waarborgt dat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan Artikel 216 lid 2 van de Provinciewet schrijft regels voor inzake de algemene doelstellingen en de te hanteren richtlijnen en limieten van de financieringsfunctie, alsmede inzake de administratieve organisatie van de financieringsfunctie. Met de vaststelling van de Financiële verordening provincie Noord-Holland (hierna: Financiële verordening) is daaraan uitvoering gegeven.

Op grond van artikel 3.1 van de Financiële verordening is dit door Provinciale Staten (hierna: PS) vastgestelde Financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024 voor Gedeputeerde Staten (hierna: GS) van toepassing bij de uitvoering van de financierings- en treasuryfunctie. Door de vaststelling van dit Financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024 wordt daaraan invulling gegeven. Doel hiervan is dat met het Financieringsstatuut aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan.

3 Wettelijk kader en doelstellingen

3.1 Wettelijke kader financieringsbeleid

Het wettelijk kader waarbinnen het financieringsbeleid wordt uitgevoerd omvat de Provinciewet, de Algemene wet bestuursrecht, Europese regelgeving omtrent staatssteun en de Wet financiering decentrale overheden (Wet fido) en haar onderliggende regelingen. Deze regelingen zijn de Regeling uitzetting en derivaten decentrale overheden (Ruddo), de Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (Ufdo), het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (Bldo) en de Regeling schatkistbankieren decentrale overheden (Regeling schatkistbankieren).

De Financiële verordening provincie Noord-Holland

Deze verordening is een uitwerking van art. 216 van de Provinciewet. De Financiële verordening van de provincie Noord-Holland is een kapstok verordening. Het financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024 is een nadere uitwerking van art. 216 lid 2 sub c van de Provinciewet.

De Wet financiering decentrale overheden (Wet fido);

In de Wet financiering decentrale overheden (Wet fido) zijn kaders gesteld voor een verantwoorde, prudente en professionele inrichting en uitvoering van de financieringsfunctie van decentrale overheden. De belangrijkste doelstellingen van deze wet zijn: het bevorderen van een solide financiering en krediet- waardigheid van de decentrale overheden, het beheersen van renterisico's en het vergroten van transparantie.

Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (Ruddo)

In de Ruddo staan de regels waar uitzettingen – voor zover die niet in de schatkist hoeven te worden aangehouden – aan moeten voldoen. De Ruddo beperkt zich tot regelgeving over het uitzetten van gelden in de vorm van een belegging in

waardepapieren en het aangaan van transacties in financiële derivaten. Het betreft onder andere eisen met betrekking tot de kredietwaardigheid (minimale credit rating) van wederpartijen waarmee zaken wordt gedaan. De regeling is gebaseerd op artikel 2, tweede lid, van de Wet fido.

Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden (Ufdo);

De bepalingen over de kasgeldlimiet en renterisiconorm zijn uitgewerkt in de Ufdo. Deze regeling is gebaseerd op de artikelen 3, 5 en 8 van de Wet fido.

Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden

In deze regeling is opgenomen dat publiek geld de schatkist niet eerder verlaat dan noodzakelijk is voor de uitoefening van de publieke taak. Deelnemers houden hun overtollige geldmiddelen verplicht in de schatkist, op een rekening-courant bij het Agentschap van het Ministerie van Financiën. De hoofdlijnen van het schatkistbankieren zijn geregeld in artikel 2 en artikel 2b van de Wet fido, de verdere regels ter uitvoering van het verplicht schatkistbankieren zijn opgenomen in deze regeling.

Besluit leningsvoorwaarden decentrale overheden (Bldo).

In het Bldo staan bepalingen ten aanzien van het aangaan, verstrekken en garanderen van geldleningen door decentrale overheden. Het besluit is gebaseerd op artikel 2, derde lid, van de Wet fido.

Het Bldo schrijft voor dat geldleningen slechts kunnen worden aangegaan of verstrekt en de nakoming van uit geldleningen voortvloeiende verplichtingen ten aanzien van de betaling van rente en aflossing slechts kan worden gegarandeerd, indien de wederzijdse betalingsverplichtingen zijn uitgedrukt in euro en niet onderhevig zijn aan enige vorm van indexatie.

Het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV)

Het BBV bepaalt dat de uitwerking van de beleidsvoornemens voor onder meer het risicobeheer van de financieringsportefeuille in de paragraaf Financiering in de Begroting en het Jaarverslag staan.

3.2 Doelstellingen financieringsbeleid

Het financieringsbeleid heeft tot doel een kader te scheppen waarbinnen de financierings- en beleggingsactiviteiten van de provincie Noord-Holland plaatsvinden.
Financiering heeft betrekking op het verstrekken van geldleningen en garanties uit hoofde van de publieke taak en het (tijdelijk) uitzetten en aantrekken van financiële middelen uit hoofde van treasury. In deze nota wordt daarom onderscheid gemaakt tussen de treasurytaak en de publieke taak.

3.2.1 De treasurytaak

Treasury is het sturen en beheersen van, het verantwoorden over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële geldstromen, de financiële posities en de hieraan verbonden risico’s.
Het treasurybeleid is gericht op het minimaliseren van financiële risico's en het binnen de geldende wettelijke kaders behalen van een zo optimaal mogelijk rendement. Het treasurybeleid heeft de volgende doelstellingen:

- het verkrijgen en behouden van duurzame toegang tot financiële markten, tegen de scherpst mogelijke condities, zodat te allen tijde in de behoefte aan financiële middelen kan worden voorzien;
- het minimaliseren van financiële risico's, zoals liquiditeits-, krediet- rente-, valuta-, koers-, en solvabiliteitsrisico's;
- het opzetten en onderhouden van een goede en efficiënte financiële infrastructuur;
- het minimaliseren van de interne verwerkingskosten en externe kosten bij het beheren van de geldstromen en financiële posities;
- het optimaliseren van de renteresultaten binnen de gegeven wet- en regelgeving en de richtlijnen en limieten van deze nota.

De treasurytaak wordt uitgevoerd binnen de volgende in de Wet fido verankerde algemene randvoorwaarden:
- niet speculeren;
- geen handel in vorderingen met uitzondering van obligaties;
- geen 'near-banking'. Het is decentrale overheden verboden om te lenen met het enkele doel de middelen tegen een hoger rendement uit te zetten. Dit verbod, impliciet geregeld in artikel 2, tweede lid, van de Wet fido, is expliciet opgenomen in artikel 2a, eerste lid, van de Ruddo.

De treasurytaak omvat alle werkzaamheden gericht op het formuleren van beleid, het aantrekken van eventueel noodzakelijke financiering en het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen die niet direct nodig zijn voor het uitoefenen van de publieke taak.

3.2.2 De publieke taak

Voor de uitoefening van haar publieke taak kan de provincie leningen en garanties verstrekken aan een onderneming om hiermee een voor de provincie Noord-Holland gewenst beleidsdoel te kunnen behalen. Het verstrekken van leningen en garanties is opgenomen in de nota leningen en garantstellingen 2020. Dit valt onder het begrip subsidie uit de Algemene wet bestuursrecht. De nota leningen en garantstellingen 2020 is door provinciale staten vast gesteld.

4 Informatievoorziening

Het financieringsbeleid wordt vastgesteld door Provinciale Staten. Provinciale staten worden door Gedeputeerde staten als volgt geïnformeerd:
- Het voorgenomen beleid wordt uiteengezet in de paragraaf Financiering van de begroting;
- Verantwoording over het gevoerde beleid wordt uiteengezet in de paragraaf Financiering van de jaarstukken.

De Financieringsparagraaf bevat overeenkomstig artikel 13 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval de beleidsvoornemens ten aanzien van het risicobeheer van de financieringsportefeuille. Het geeft verder inzicht in de rentelasten, het renteresultaat, de wijze waarop rente aan investeringen, grondexploitaties en taakvelden wordt toegerekend en de financieringsbehoefte. Daarnaast worden de relevante interne en externe (markt)ontwikkelingen, een rentevisie, de verwachte liquiditeitsontwikkeling, de risicopositie van de bestaande financieringsportefeuille (leningen en garanties), de beleggingen, de ontwikkeling van renterisico's (kasgeldlimiet en renterisiconorm conform de Wet fido) en risicobeheersmaatregelen vermeld.

Treasurytransacties worden in een rapportage ter goedkeuring aan de daarvoor bevoegde leidinggevende (zie bijlage 1) aangeboden, overeenkomstig het geldende mandaat besluit. Hierbij zit ook een overzicht van de uitgezette gelden.

5 Uitvoering van de financieringsfunctie

De financierings- en treasuryfunctie omvat alle activiteiten gericht op het sturen en beheersen van, het verantwoorden over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële stromen, de financiële posities, de financiering en de hieraan verbonden risico's

De uitvoering van de financieringsfunctie geschiedt in overeenstemming met geldende wet- en regelgeving, en valt uiteen in de volgende onderdelen/aandachtsgebieden:

- Risicobeheer: het beheersen van financiële risico's (5.1)
- Provinciefinanciering: het beheren van liquiditeitsposities voor een termijn van één jaar of langer (lange termijn) (5.2)
- Kasbeheer, waaronder het verplicht schatkistbankieren: het beheer van geldstromen en daaruit voortvloeiende saldi en liquiditeitsposities tot één jaar (korte termijn) (5.3).

5.1. Risicobeheer

GS hanteren bij risicobeheer de volgende uitgangspunten:

5.1.1 Doelstellingen risicobeheer

- Het beperken van de (negatieve) invloed van toekomstige rentewijzigingen op het resultaat van de organisatie en op de waarde van rentedragende activa en passiva;
- Het beperken van het liquiditeits- en financieringsrisico;

5.1.2 Financierings- en treasury activiteiten risicobeheer

- Renterisicobeheer: het beheersen van het risico van een lager financieel resultaat van de provincie als gevolg van rentewijzigingen;
- Liquiditeitsrisicobeheer: het beheersen van het risico van wijzigingen in de liquiditeitenplanning en meerjarige investeringsplanning als gevolg waarvan financieringskosten hoger uitvallen dan wel het renteresultaat lager uitvalt.

5.1.3 Richtlijnen en limieten risicobeheer

Rente risicobeheer:

- Renterisico's op de netto vlottende schuld[1] zijn begrensd tot de normen van de *Kasgeldlimiet* van de Wet Fido[2];
- Renterisico's op de vaste schuld zijn begrensd tot de *Renterisiconorm* van de Wet Fido[3];
- Renterisico's op de vaste schuld (te weten: de momenten van aflossingen en contractuele renteherzieningen) worden zo veel mogelijk gespreid over en binnen de jaren;
- De mate van spreiding van renterisico's op de vaste schuld vindt plaats op advies van de Treasury Commissie;

[1] Conform Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten artikel 48.

[2] Om het renterisico te beperken is de omvang van de korte schuld wettelijk gelimiteerd tot 7 % van het begrotingstotaal van de provincie (Kasgeldlimiet) (zie: Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden). De kasgeldlimiet wordt voor provincies per kwartaal bepaald en beoordeeld als het gemiddelde van de totale korte schuldpositie (incl. rekening-courant, kredietfaciliteiten, call- en kasgeld) over de standen aan het einde van de maand.

[3] Om het renterisico op langlopende schuld te beperken, is wettelijk bepaald dat de omvang van de jaarlijks te herfinancieren bedragen niet boven 20 % van het begrotingstotaal van de provincie mag uitkomen. (Renterisiconorm) (zie: Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden).

- De ieder kwartaal door de Treasury Commissie te actualiseren renteverwachting en ontwikkeling van de korte en lange rente is onder meer gebaseerd op de marktgegevens van gezaghebbende instanties;
- Afhankelijk van de verwachte rentewijzigingen (rentestijging of rentedaling) wordt beoordeeld wat de gevolgen zijn voor de financiering op korte en lagere termijn en worden eventuele financieringsacties bepaald;

Liquiditeitsrisico beheer:
- Het liquiditeits- en financieringsrisico wordt beperkt door het opstellen van een voortschrijdende liquiditeitsprognose - ten behoeve van het bepalen van transacties op de geldmarkt (met een looptijd korter dan één jaar) resp. de kapitaalmarkt (met een looptijd van één jaar of langer) - bestaande uit:
  - een prognose voor de korte termijn (tot 13 weken vooruit);
  - een prognose voor de middellange termijn (3 tot 12 maanden vooruit);
  - een prognose voor de lange termijn (1 t/m 5 jaar vooruit).

5.2. Provinciefinanciering

GS hanteren bij provinciefinanciering de volgende uitgangspunten:

5.2.1 Doelstellingen en uitgangspunten provinciefinanciering

- Het voorzien in de toekomstige behoefte aan externe middelen tegen zo laag mogelijke kosten;
- Het - indien nodig - aantrekken van externe middelen voor een periode vanaf één jaar tegen aanvaardbare condities, risico's en rentekosten;
- Het veiligstellen van de financierbaarheid van de organisatie in die zin dat op elk gewenst moment indien nodig externe middelen kunnen worden aangetrokken;
- Het uitzetten van tijdelijk (langer dan één jaar) overtollige middelen tegen aanvaardbare condities, risico's en renteopbrengsten, met inachtneming van de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden (zie 4.3.4);
- Het zorgdragen voor een permanente beschikbaarheid van bancaire en financiële diensten tegen vooraf overeengekomen kwaliteit en prijs.
- De provincie Noord-Holland kent als uitgangspunt het systeem van integrale financiering (ook wel 'balansfinanciering' of 'totaal financiering' genoemd).
- De totale financieringsbehoefte die resulteert uit alle inkomsten en uitgaven van alle activiteiten van de provincie als geheel is het uitgangspunt voor de invulling daarvan. Dit houdt in dat niet voor iedere investering apart een lening wordt afgesloten. Investeringen worden ook gefinancierd uit het totaal van eigen vermogen en het totale lang vreemd vermogen (aangetrokken leningen). Er is dus geen directe relatie tussen een bepaalde investering of project, de financiering daarvan en rentelasten voor een bepaalde afgesloten lening.
- In uitzonderlijke gevallen is op basis van een uitzonderingsvoorstel projectfinanciering mogelijk. Een uitzonderingsvoorstel voor projectfinanciering wordt inclusief onderbouwing ter besluitvorming aan GS voorgelegd.

5.2.2 Financierings- en treasury activiteiten provinciefinanciering

- Financiering: omvat het aantrekken van de benodigde financiële middelen voor een periode vanaf één jaar;
- Uitzetting: omvat het beleggen van tijdelijk overtollige middelen voor een periode vanaf één jaar;
- Relatiebeheer: is het onderhouden van de relaties met financiële instellingen.

5.2.3 Richtlijnen en limieten provinciefinanciering

- Vreemd vermogen, in de vorm van langlopende leningen, wordt aangetrokken indien er sprake is van een voldoende zeker en structureel financieringstekort en de kasgeldlimiet naar verwachting volledig benut is;
- Beslissingen over het aantrekken van financiering worden gebaseerd op de meest recente voortschrijdende liquiditeitsprognose en de totale financieringspositie van de provincie (waaronder de ontwikkeling van de schuldquote en de renterisiconorm);
- Voor transacties op de kapitaalmarkt wordt de omvang en looptijd van de benodigde respectievelijk overtollige liquiditeiten bepaald op basis van de liquiditeitsprognose en de renteontwikkeling;
- Toegestane financieringsinstrumenten zijn geldleningen die voldoen aan krachtens de~~zе~~ wet- en regelgeving gestelde voorschriften;[4]
- Toegestane typen geldleningen (voor zowel het aantrekken van geld als het uitzetten hiervan) voor een periode vanaf één jaar zijn: fixe (bullet) leningen; lineaire leningen; annuïtaire leningen;
- In voorstellen voor het aantrekken van leningen vanaf één jaar worden de modaliteiten van de voorgestelde lening aangegeven en gemotiveerd (waaronder: hoofdsom, looptijd, type lening);
- Financieringsmiddelen worden aangetrokken in euro en tegen marktconforme condities;
- Voor het aangaan van een langlopende lening worden minimaal twee offertes opgevraagd.

5.3. Kasbeheer

GS hanteren bij kasbeheer de volgende uitgangspunten:

5.3.1 Doelstellingen kasbeheer

- Het minimaliseren van het liquiditeitsgebruik (aantal transacties m.b.t. betalingen en ontvangsten en het contante betalingsverkeer);
- Het minimaliseren van bancaire kosten voor het betalingsverkeer;
- Het minimaliseren van interne handelingskosten;
- Het voorzien in voldoende dispositieruimte (tot één jaar) zodat de organisatie haar korte termijn verplichtingen structureel kan nakomen;

5.3.2 Financierings- en treasury activiteiten kasbeheer

- Geldstromenbeheer: het beheer van ontvangsten en betalingen (inclusief het betalingsverkeer;
- Saldobeheer: het beheer van saldi op dag basis van de provinciale bankrekeningen;
- Liquiditeitenbeheer: het plannen en uitvoeren van het financieren en uitzetten van middelen voor een periode tot één jaar.

5.3.3 Richtlijnen en limieten kasbeheer

- In- en uitgaande geldstromen worden zo goed mógelijk op elkaar afgestemd op basis van de liquiditeitsprognose;
- Het betalingsverkeer wordt zoveel mogelijk geconcentreerd bij de huisbankier;
- Voor transacties op de geldmarkt wordt de omvang en looptijd van de benodigde respectievelijk overtollige liquiditeiten bepaald op basis van de liquiditeitsprognose en de renteverwachting;

[4] Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden, Artikel 2: "Geldleningen kunnen door openbare lichamen slechts worden aangegaan of verstrekt en de nakoming van uit geldleningen voortvloeiende verplichtingen ten aanzien van de betaling van rente en aflossing kunnen door openbare lichamen slechts worden gegarandeerd, indien de hoofdsom niet onderhevig is aan enige vorm van indexatie."

- Toegestane geldmarktinstrumenten voor een periode tot één jaar zijn rekening-courantkrediet, call geld en kasgeldleningen;
- De condities waartegen kasmiddelen worden opgenomen zijn marktconform;
- Bij het kasbeheer zullen de wettelijke limieten en normen al de *Kasgeldlimiet* in acht genomen en bewaakt worden.

5.3.4 Schatkistbankieren

- De provincie is als decentrale overheid verplicht haar overtollige middelen aan te houden in de schatkist.[5]
- Hierop bestaan enkele uitzonderingen zoals het uitzetten van (tijdelijk) overtollige middelen in de vorm van leningen bij andere decentrale overheden, voor zover de provincie geen toezichthouder is.[6]

5.3.5 Allocatie rentelasten

- De rentelasten die voortkomen uit het aantrekken van leningen dienen verwerkt te worden in de financiële exploitatie van de provincie met inachtneming van de regels en richtlijnen van het Besluit Begroting en verantwoording gemeenten en provincies (BBV);
- De rentelasten worden aan de desbetreffende taakvelden met behulp van een (rente)omslag toegerekend.
- De omslagrente wordt berekend door de aan de taakvelden toe te rekenen rente (in euro's) te delen door de boekwaarde per 1 januari van de vaste activa die integraal zijn gefinancierd. De omslagrente moet vervolgens op consistente en eenduidige wijze worden toegerekend aan de individuele activa. Het is niet toegestaan om per investering of taakveld te differentiëren in het toe te rekenen rentepercentage. Het bij de begroting (voor)gecalculeerde omslagrentepercentage mag binnen een marge van 0,5% worden afgerond.
- Het toerekenen van rente aan de taakvelden vindt plaats via het taakveld Treasury. Hiertoe worden alle rentelasten en rentebaten in eerste instantie op het taakveld Treasury geboekt. Dit geldt ook voor de rentelasten en –baten van projectfinanciering.
- De grondslagen voor de omslagrente worden in de kaderbrief en de paragraaf financiering in de begroting bepaald.

6 Treasury Commissie

De directie kan namens GS een ambtelijke treasury commissie instellen. De Treasury Commissie kan gevraagd of ongevraagd advies geven over het beleid en de uitvoering van de financierings- en treasuryfunctie in brede zin. De deelnemers van het Treasury Commissie zijn afkomstig uit de ambtelijke organisatie van de provincie en heeft de volgende samenstelling : Directiecontroller, Unitmanager financiën (voorzitter), en plaatsvervangend Treasurer (Secretaris en notulist). Indien noodzakelijk geacht kunnen er naar inzicht van de Treasury Commissie (op uitnodiging van de voorzitter) andere functionarissen worden uitgenodigd. De Treasury Commissie adviseert onder meer over:

- Het vaststellen, evalueren en bijstellen van het financierings- en treasurybeleid en de financierings- en treasuryfunctie;
- De uitvoering van het financierings- en treasurybeleid en de financierings- en treasuryfunctie;
- Aanpassing van het Financieringsstatuut;

[5] Conform de ministeriële *Regeling schatkistbankieren decentrale overheden,* met inachtneming van het drempelbedrag zoals bepaald in artikel 7 lid 2 van de regeling.
[6] Wet Fido, artikel 2 lid 3.

- Voorstellen van de treasurer voor het aantrekken of uitzetten van leningen (met uitzondering van verplicht schatkistbankieren);
- De renteontwikkeling en de in begroting en kaderbrief te hanteren renteramingen (inclusief de daarbij te hanteren systematiek) en de omslagrente;
- Houdbaarheid en ontwikkeling van de financiële ratio's
- Financieringsparagraaf begroting en jaarstukken;
- De Nota Leningen en Garantiestellingen en het verstrekken van leningen en garanties op basis van de nota.

De Treasury Commissie **adviseert** op basis van consensus en komt minimaal eens per kwartaal bijeen of zo vaak als nodig wordt geacht. Van de besluiten en adviezen in de bijeenkomsten van de Treasury Commissie worden in compacte verslagen vastgelegd.

7 Slotbepalingen

- Dit financieringsstatuut wordt aangehaald als: Financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024.
- Dit financieringsstatuut treedt in werking met ingang van de dag na uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter. [of plaatsvervangend voorzitter]

M.J.E.M. van Dam, a.i. statengriffier. [of plaatsvervangend statengriffier]

Bijlage 1

Organisatieonderdeel	Verantwoordelijkheden en bevoegdheden
Provinciale Staten	- Het vaststellen, evalueren en bijstellen van het financierings- en treasurybeleid; - Het houden van toezicht op de uitvoering van het financierings- en treasurybeleid.
Gedeputeerde Staten	- Het (doen) uitvoeren van het financierings- en treasurybeleid; - Het opstellen van de paragraaf Financiering bij de begroting en jaarstukken; - Het opstellen van interne regels voor taken en bevoegdheden, de verantwoordingsrelaties en de bijbehorende informatievoorziening van de financierings- en treasuryfunctie; - Het hanteren van toegestane financieringsinstrumenten - Besluiten tot het aantrekken en verstrekken van leningen langer dan een jaar
Portefeuillehouder Financiën	- voert het treasurybeleid uit (politieke verantwoording)
Treasury Commissie	Advisering aan Portefeuillehouder Financiën en Sectormanager financiën in het kader van: - Het vaststellen, evalueren en bijstellen van het financierings- en treasurybeleid en de financierings- en treasuryfunctie; - De uitvoering van het financierings- en treasurybeleid en de financierings- en treasuryfunctie; - Aanpassing van het Financieringsstatuut; - Voorstellen van de treasurer voor het aantrekken of uitzetten van leningen (met uitzondering van verplicht schatkistbankieren); - De renteontwikkeling en de in begroting en kaderbrief te hanteren renteramingen (inclusief de daarbij te hanteren systematiek); - Houdbaarheid en ontwikkeling van de financiële ratio's - Financieringsparagraaf begroting en jaarstukken; - Nota Leningen en Garantiestellingen.
Directeur concernzaken	- Korte termijn financiering, onder mandaat naar Sectormanager Financiën. - Instellen van een ambtelijke treasury commissie
Sectormanager financiën	- Besluit tot korte termijn financiering in lijn met mandaat regeling. - Mandaat korte uitgezette financiering bij andere decentrale overheden (anders dan uitzettingen vanwege Schatkistbankieren) - Advisering portefeuillehouder financiën - Advisering directie - Afsluiten/openen bankrekeningen
(plaatsvervangend) Treasurer	- Lid Treasury Commissie

	- Controle korte, middellange en lange termijn liquiditeitsprognoses - Controle financieringsparagraaf - Controle kasgeldlimiet rapportages - Rapportages ten behoeve van directie - Renterisico beheer en rapportages - Relatiebeheer financiële instellingen - Autorisatiebeheer financiële instellingen - Advisering afsluiten/openen bankrekeningen
Medewerker treasury	- Lid Treasury Commissie - Opstellen korte, middellange en lange termijn liquiditeitsprognoses en actueel houden - Opstellen financieringsparagraaf ten behoeve van begroting, begrotingswijzigingen en jaarrekening - Opstellen kasgeldlimiet rapportages - Voorstellen/advisering financiering kort en lang (og en ug) - Afsluiten korte financiering - Maandelijkse en tertiaal Rapportages treasury voor treasury commissie en sectormanager financiën
Directie controller	- Lid Treasury Commissie

Provincie Noord-Holland

2024 | 29

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 7 mei 2024

Onderwerp: het financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024

Kenmerk: 2230280

Bijlagen: Financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024

1. Inleiding

Voorgelegd wordt het financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024. De grondslag van het financieringsstatuur ligt in de Financiële verordening provincie Noord-Holland (hierna Financiële verordening).

In de Financiële verordening worden de regels gegeven die op grond van de artikelen 216, 217 en 217a van de Provinciewet door Provinciale Staten moeten worden vastgesteld. Het betreft hier de kaderstellende rol van Provinciale Staten. In artikel 3.1 - Financiële beleidskaders van de Financiële verordening is bepaald dat het college van Gedeputeerde Staten het financieringstatuut aan Provinciale Staten ter vaststelling voorlegt. In het bijgevoegde Financieringstatuut provincie Noord-Holland 2024 is het financierings- en treasurybeleid beschreven. Het financieringstatuut omvat uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen, limieten en organisatorische kaders ter uitvoering van de financierings- en treasuryfunctie

2. Toelichting

De reden dat er nu een actualisatie van het financieringsstatuut voorligt is dat er 4-jaarlijks een actualisatie van het financieringsstatuut dient plaats te vinden. De laatste actualisatie dateert van 2020.

In deze geactualiseerde versie van het financieringsstatuut zijn de recente ontwikkelingen in de financieringspositie van de provincie meegenomen. Bij het vaststellen van het huidige statuut in 2020 was er sprake van een overschot aan liquide middelen en konden activiteiten en projecten met eigen middelen gefinancierd worden. Het feit dat er niet langer sprake is van een overschot en de provincie gebruik maakt van externe financiering in de vorm van leningen, is tevens een belangrijke reden om de kaders omtrent financiering te actualiseren.

3. Overzicht van inhoudelijke wijzigingen

Toelichtingen op gewijzigde artikelen financieringsstatuut

Algemeen

Het financieringsstatuut 2024 heeft een geheel nieuwe indeling gekregen. Zo zijn er een aantal oude hoofdstukken (2 en 3) samengevoegd tot 1 hoofdstuk (5). Tevens zijn er een tweetal hoofdstukken toegevoegd hoofdstukken 3 en 6. Hoofdstuk 3 gaat in op de externe wettelijke kaders van het financieringsbeleid (3.1) en de doelstelling van het financieringsbeleid (3.2). Hoofdstuk 6 geeft een nadere uitwerking van de mogelijkheid tot het instellen van een ambtelijke treasurycommissie, de samenstelling hiervan en de adviserende rol die de commissie heeft.

Het huidige financierings- en treasurybeleid 'Evenwicht Risico en Rendement' blijft gehandhaafd. De doelstellingen blijven het minimaliseren van de financiële risico's bij het uitzetten van provinciale middelen en het minimaliseren van de financieringskosten. Het nieuwe financieringsstatuut is een verscherping van het bestaande beleid.

Gewijzigde artikelen

1 Inleiding

Hoofdstuk 1 is gewijzigd naar hoofdstuk 2. Tevens is er een uitgebreidere toelichting gegeven op grond waarvan het financieringsstatuut is opgesteld.

2 begrippenkader en 3 Doeleinden, richtlijnen en limieten

Deze hoofdstukken zijn nu geïntegreerd in het nieuwe hoofdstuk 5 "uitvoering van de financieringsfunctie". In hoofdstuk 5 zijn niet alleen de begrippen nader uitgewerkt, tevens is hierin opgenomen wat de doelstelling, de activiteiten en de richtlijnen zijn bij de begrippen "risicobeheer" paragraaf 5.1, "provinciefinanciering" paragraaf 5.2 en "kasbeheer" paragraaf 5.3.

4 Organisatorisch kader

Art 4.1 is nu opgenomen in de bijlage bij het financieringsstatuut. Tevens is de bijlage aangevuld met een toelichting op de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle organisatieonderdelen die betrokken zijn bij de uitvoering van het financieringsstatuut en de treasuryfunctie en taken.

Art. 4.2 is aangevuld met een nadere uitwerking van onderwerpen die minimaal aanbod moeten komen in de financieringsparagraaf zoals opgenomen in artikel 13 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

Het financieringsstatuut Noord-Holland is afgestemd met de sector JZ.

4. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 29-2024

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 7 mei 2024;

overwegende dat de vigerende financieringsstatuut uit 2020 dateert en dient te worden geactualiseerd;

gelet op,
artikel 3.1 van de Financiële verordening provincie Noord-Holland;

besluiten:

- onder intrekking van het Besluit Financieringsstatuut 2020 Provincie Noord-Holland het Financieringsstatuut Provincie Noord-Holland 2024 vast te stellen.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
J.Faber
AD/STG

Doorkiesnummer +31235145778
jescafaber@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d 10-06-2024
Commissie Bestuur
Datum commissievergadering 30-05-2024

4 juni 2024

Onderwerp: **Voordracht Financieringsstatuut 2024**

Advies commissie Bestuur:

De **Voordracht Financieringsstatuut 2024** als hamerstuk door te geleiden naar PS van 10 juni 2024.

Uittreksel van het concept-verslag Bestuur 30 mei 2024:

5 A-agenda Financiën (Financiën, P&C, subsidies, grondzaken)
5.a Financiën: financieringsstatuut 2024

De **voorzitter** legt uit dat op grond van artikel 3.1. Van de Financiële verordening provincie Noord-Holland, er vierjaarlijks een actualisatie plaatsvindt van het financieringsstatuut provincie Noord-Holland. De laatste actualisatie dateert van 2020. Het feit dat er niet langer sprake is van een overschot en de provincie gebruik maakt van externe financiering in de vorm van leningen, is tevens een belangrijke reden om de kaders omtrent financiering te actualiseren.

Aan de commissie wordt gevraagd het statuut te bespreken en PS te adviseren over de voordracht van het Financieringsstatuut 2024.

De **voorzitter** merkt op dat commissieleden ook gevraagd wordt om aan te geven wat zij willen veranderen.

Eerste termijn commissie

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) zegt dat het Financieel statuut uitgangspunten en doelstellingen omvat voor de uitvoering van de financiering en de treasury functie. Het statuut van 2020 is helemaal op de schop gegaan, ze is nieuwsgierig naar de belangrijkste inhoudelijke verbetering ten opzichte van het statuut van 2020. Daarnaast heeft ze over hoofdstuk 5 de volgende vragen:

- In hoofdstuk 5.2 wordt beschreven dat provinciefinanciering het beheren van de liquiditeitsfunctie is, waarbij een termijn van een jaar of langer wordt genoemd. Hoe lang is deze termijn precies? Is dat wat gespecificeerd is bij het liquiditeitsrisicobeheer? De korte termijn genoemd hier is 13 weken, de middellange termijn tot 3-12 maanden en de lange termijn 1-5 jaar.
- Hoofdstuk 5.2.2; relatiebeheer. Er staat dat er relaties met financiële instellingen worden gehouden. Ze vraagt hoe deze gesprekken tot stand komen, wordt het aangevraagd? Wat is de frequentie van deze gesprekken?
- De treasurycommissie kan gevraagd en ongevraagd advies geven. Is dit voorbehouden aan de portefeuillehouder Financiën, of kunnen de Staten of een statenlid daar ook gevraagd en ongevraagd terecht?

De heer **Heijnen** (CDA) merkt op dat vanaf 2024 zal de provincie Noord Holland voor het eerst sinds lange tijd weer vreemd vermogen aantrekken om de investeringen te bekostigen. In hoofdstuk 4 leest hij dat PS geïnformeerd wordt via de begroting en de jaarstukken over onder andere de rentelast en de financieringsbehoefte. Hoe ziet die informatie richting PS eruit? Het CDA wil dit graag concreter zien, bijvoorbeeld in de vorm van een paragraaf waar in een overzicht de totale schuld van de provincie en de jaarlijkse rentelasten aangegeven worden.

Mevrouw **Bezaan** (PVV) vindt dat de voorgeschreven actualisatie op een goed tijdstip komt. Ze leest op bladzijde 7 dat bij voorstellen tot aantrekken van leningen vanaf 1 jaar, de looptijd en het type lening worden gemotiveerd, ze is benieuwd of deze termijn korter had gekund. Op bladzijde 8 staat dat de directie namens GS een ambtelijke treasury commissie kan instellen. Een dergelijke commissie lijkt zeer waardevol en mag wat de PVV betreft wel geregeld worden.

Mevrouw **Uiterwijk** (JA21) is groot voorstander van een treasurycommissie die jaarlijks vier keer samenkomt. De manier waarop deze treasurycommissie de Staten informeert moet nog afgesproken worden. Ze vindt het verzoek om inzicht te krijgen in de schuldpositie erg waardevol. De formule voor de omslagrente wordt vastgesteld op basis van de kaderbrief en de begroting. Ze is benieuwd of dit via de jaarstukken nog bijgesteld kan worden. De provincie werkt bij een aantal projecten met projectfinanciering en bij andere projecten werkt met de hogere omslagrente, dit geeft een vertekend beeld. Totaalfinanciering zonder mogelijkheid van projectfinanciering is helderder.

De heer **Van der Heijden** (D66) steunt het voorstel van de heer Heijnen. Daarnaast complimenten voor de technische briefing onlangs, over hoe om te gaan met vreemd vermogen.

Mevrouw **Oulad Hadj** (Volt) is tevreden met het plan om vreemd vermogen aan te trekken. GS heeft voldoende informatie nodig om toezicht te houden en moet kritisch blijven op de eigen rol van toezichthouder. Heldere termijnen en doelstellingen voor het houden van toezicht helpen om gestructureerd te werken en de voortgang goed te volgen. Met deze aanpak wordt het financieel beleid transparant en verantwoord uitgevoerd.

Statenlid **Korzelius** (GL) memoreert het bot overleg van januari, waar de contouren geschetst werden van de

treasurycommissie. Ook de wijze van het aantrekken van leningen werd benoemd, zo wordt er eerst gekeken naar de Bank Nederlandse Gemeenten en de Waterschapsbank (NWB). De wijze van offerte-aanvraag of aanbesteding zou in het financiering statuut opgenomen moeten worden. GL is benieuwd naar de schuldenpositie van de provincie. En merkt daarbij op dat volgens de wet FIDO de provincie leningen mag verstrekken aan lagere overheden, zolang daar geen toezichthoudende taak voor de provincie ligt. Bij punt 6 van het statuut staat dat de directie een commissie kán instellen, doet ze dit ook? Het uitgangspunt is totaalfinanciering, de overwegingen om tot projectfinanciering over te gaan zijn niet duidelijk, het maakt inzicht in de leningen diffuus.

De heer **Griffioen** (BBB) legt uit dat er één lening van 70 miljoen genoemd wordt, vanwege gunstige financieringsvoorwaarden is de looptijd is 1 jaar en 1 dag. In algemene zin beoordeelt het BBB het statuut als positief.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op over artikel 5.2.1. Doelstelling en uitgangspunten provinciefinanciering, dat er geen water naar de zee gedragen moet worden; bij het afsluiten van een lening voor klimaatbeleid moet men dit niet doen bij een financierder die investeert in projecten die averechts werken op de gestelde doelen.

Eerste termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Rommel** begrijpt dat de vragen voornamelijk gaan over de pas ingestelde treasury commissie, wier functie verder gaat dan financiering. In het financieel statuut is niet veel veranderd.

- Het inkoopbeleid van de provincie wordt gevolgd, de afwegingen die gemaakt worden zijn gevolgen van het inkoopbeleid. Rentestanden worden nagekeken, de duur van de lening, de totaalfinanciering en er worden meerdere offertes opgevraagd.
- Driemaal per maand ongeveer is er contact met de financiele instellingen, dat gaat naar gelang er behoefte is. Contact met de huisbankier, de BNG en brokers waar financieringen afgesloten kunnen worden.
- De commissie is ambtelijk samengesteld en informeert het ambtelijk apparaat en GS. PS kan vragen stellen via de gebruikelijke weg over de treasurycommissie.
- Bij de begroting en de jaarrekening wordt inzichtelijk gemaakt wat de lening en de rente is.
- In paragaaf 4.3 zal dat aangegeven worden, het is de verwachting dat dit voldoende is, moet het toch uitgebreider dan kan PS dit aangeven.

De heer **Heijnen** (CDA) benoemt dat het gaat over de wijze waarop de schuld in beeld gebracht wordt. Gebeurt dit per project, per programma of voor verschillende programma's is vreemd vermogen aangetrokken, in totaal bedraagt het vreemd vermogen nu dit bedrag.

Gedeputeerde **Rommel** deelt de behoefte aan een goed overzicht in vreemd vermogen, omdat het nieuw is, er komt een overzicht waarbij het geheel aan vreemd vermogen te zien is, niet uitgespecificeerd per project. Zij vervolgt haar beantwoording.

- Totaalfinanciering versus projectfinanciering. Over totaalfinanciering wordt minder risico gelopen, wanneer een project stopt zit je nog aan de financiering vast. Er wordt terughoudend mee omgegaan. Het is niet zo dat het op voorhand aangegeven kan worden waar er projectfinanciering voor aangetrokken zou moeten worden, GS doet het liever via totaalfinaciering.
- Bij de selectie van financierders wordt gekeken naar de laagste rentestand. Het is moeilijk om eisen over maatschappelijke verantwoording daaraan te hangen. Er wordt met betrouwbare partijen gewerkt, zoals de BNG en de NWB.

Tweede termijn commissie

Statenlid **Korzelius** (GL) bepleit dat in elk geval aan de BNG en Waterschapsbank een offerte wordt gevraagd ook al zal de keus niet altijd op een van beide partijen kunnen vallen., een laag percentage is ook belangrijk. deze overheidsbanken doen geen verkeerde investeringen. De manier van aanbesteding, moet dat ook van het statuut onderdeel uit maken. Statenlid wil weten of PS ook inzicht krijgt in de adviezen van de commissie.

De heer **Heijnen** (CDA) vindt het een hamerstuk.

De heer **Griffioen** (BBB) hoorde gedeputeerde brokers noemen, wanneer er via een broker geleend wordt, dan moet er goed gekeken worden naar het risicoprofiel. Spreker is voorstander van financiering via de genoemde banken te regelen en niet via een broker.

De heer **Kes** (SP) vraagt hoe de resultaten van de treasury commissie in PS terechtkomen.

Mevrouw **Uiterwijk** (JA21) vraagt of er bij de omslagrente uitgegaan wordt van percentage wat berekend is in de kaderbrief en de begroting en of dit nog bijgesteld kan worden.

Het voorkomen worden dat er tegen een hoger rentepercentage de totaalfinanciering geleend wordt dan de actuele marktrente. JA21 wil weten hoe er met projectfinanciering omgegaan wordt. Voor een bepaald project kan er bijvoorbeeld projectfinanciering aangetrokken worden tegen een lagere rente met als gevolg dat er een negatief renteresultaat ontstaat. De keuze om totaal- of projectfinanciering te doen heeft invloed op de graadgelijkheid van rentepercentage. De partij hoort graag de argumenten voor de keuze, want alles kan via een totaalfinanciering gedaan worden. Wat is het motief om voor projectfinanciering te kiezen?

Tweede termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Rommel** komt graag schriftelijk terug op de vraag over projectfinanciering en totaalfinanciering.

- Gedeputeerde vindt het verstandig dat er gevraagd wordt naar risicoprofielen van een broker. GS kijkt naar de risicoprofielen, wetende dat brokers onder toezicht van het AFM staan. Er wordt altijd eerst een

offerte opgevraagd bij de Waterschapsbank en BNG, rekening houdende met de wettelijke kaders waarin er uitgeleend wordt.
- De omslagrente dient bij de jaarrekening na gecalculeerd te worden en indien nodig wordt het daar aangepast.
- Resultaten van de Treasurycommissie. De commissie adviseert en rapporteert aan de gedeputeerden en aan de directie van Financiën en de portefeuillehouder Financiën. Niet aan de Staten, wanneer de Staten vragen hebben aan de treasury dan kunnen die via de gebruikelijke weg gesteld worden.

De heer **Kes** (SP) denkt dat er toch speciale omstandigheden kunnen voorkomen als PS wil weten waarom voor een bepaalde Treasury gekozen is en dat zij de adviezen van de Treasury wel wil kunnen zien. Is het dan mogelijk dat dit via de rekeningcommissie gaat bijvoorbeeld? Een pasklaar antwoord hoeft de heer Kes niet direct van de gedeputeerde, maar hij zoekt wel naar een manier waarop de adviezen van de Treasury ingezien kunnen worden.

Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat wanneer PS een vraag heeft over een bepaalde lening, welk advies de Treasury daar over gegeven heeft, dan kan ernaar gevraagd worden. Wanneer er in de rekeningcommissie gevraagd wordt naar het advies, dan kan ernaar gekeken worden. De treasurycommissie blijft een ambtelijke interne commissie die gevraagd en ongevraagd adviseert aan het bestuur en Gedeputeerde Staten. Het is nieuw, deze commissie houdt zich uitsluitend met treasury bezig, dat wordt in het statuut vastgelegd.

De **voorzitter** constateert dat het een hamerstuk is.

Korzelius is blij dat de gedeputeerde toezegt dat er altijd offerte gevraagd wordt bij de BNG en de Waterschapsbank en vindt het een hamerstuk.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.W. Vos
CZ/FIN/SKA

Telefoonnummer +31235145010
vosm@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 MEI 2024

Kenmerk
2185927/2240770

Uw kenmerk

Betreft: Toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

1. Voordracht toestemming treffen gewijzigde GR ODNHN
2. Gewijzigde GR ODNHN
3. Toelichting GR ODNHN

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

Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Betreft: Besluit tot vaststelling van de gewijzigde Gemeenschappelijke regeling Regionale Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Gelet op de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen van 1 juli 2022;

Gelet op het besluit van het Algemeen bestuur van om de Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord te wijzigen.

Gedeputeerde Staten van Noord Holland;

De colleges van Burgemeester en Wethouders van Alkmaar; Bergen; Castricum; Den Helder; Drechterland; Dijk en Waard, Enkhuizen; Heiloo; Hollands Kroon; Hoorn; Koggenland; Medemblik; Opmeer; Stede Broec; Schagen; Texel.

Besluiten:

De Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord met ingang van 1 juli 2024 te wijzigen;

Hiermee komt de Gemeenschappelijke Regeling als volgt te luiden:

Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

Artikel 1: Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

1. algemeen bestuur: algemeen bestuur van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord;
2. colleges: colleges van de deelnemers;
3. dagelijks bestuur: dagelijks bestuur van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord;
4. deelnemers: de aan de regeling deelnemende bestuursorganen;
5. gedeputeerde staten: college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;
6. Omgevingsdienst: Omgevingsdienst Noord-Holland Noord;
7. Regeling: Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord ;
8. vertegenwoordigende organen: provinciale staten van Noord-Holland en raden van de deelnemende gemeenten;
9. Voorzitter: voorzitter van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord;
10. Wet: Wet gemeenschappelijke regelingen.
11. Basistakenpakket omgevingsdienst: basistakenpakket zoals beschreven in Bijlage VI bij artikel 13.12, eerste lid, van het Omgevingsbesluit.

Hoofdstuk 2: Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Artikel 2: Instelling

1. Er is een rechtspersoonlijkheid bezittend openbaar lichaam, genaamd Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.
2. De omgevingsdienst is gevestigd op het grondgebied van de gemeente Hoorn.

Artikel 3: Belang

1. De regeling wordt getroffen voor, de uitvoering van en de ondersteuning en advisering bij, taken op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving van de fysieke leefomgeving betreffende natuur en milieu.
2. De taken, bedoeld in het eerste lid, betreffen in elk geval taken op het gebied van het omgevingsrecht in het algemeen, alsmede taken op grond van het bepaalde bij of krachtens de Omgevingswet, het Omgevingsbesluit, de Omgevingsverordening, de Omgevingsplannen en de Wet Milieubeheer.

Artikel 4: Basistakenpakket omgevingsdienst

1. De Omgevingsdienst is belast met het ten behoeve van de deelnemers uitvoeren van het basistakenpakket omgevingsdienst met inachtneming van het door de deelnemers vastgestelde beleid.
2. Als gevolg van gewijzigde wetgeving of anderszins het basistakenpakket omgevingsdienst wijzigt, zal het dagelijks bestuur de consequenties hiervan aangeven aan het algemeen bestuur.
3. Tot het basistakenpakket omgevingsdienst wordt ook gerekend het in dit kader vervullen van adviserende taken op het terrein van de vergunningverlening, toezicht en handhaving ten behoeve van de deelnemers, alsmede coördinerende en afstemmende taken die voor de deelnemers tezamen worden verricht.

Artikel 5: Overige milieutaken en taken betreffende de fysieke leefomgeving

1. In aanvulling op de taken uit het basistakenpakket omgevingsdienst kan de Omgevingsdienst op verzoek van een deelnemer voor deze deelnemer ook andere adviserende, ondersteunende en uitvoerende werkzaamheden verrichten op het gebied van de fysieke leefomgeving, voor zover daartoe mandaat of opdracht is verleend. Het gaat daarbij onder andere om de volgende taken. Adviestaken ten aanzien van omgevingsvisies, omgevingsplannen en programma's. Het geven van specialistische adviezen behorende bij overige taken zoals klimaat, duurzaamheid, milieuzorg, geluid, lucht, externe veiligheid, bodem en water. Het gaat tevens om de verzorging van de uitvoering van programma's en projecten voor de deelnemers, waaronder begrepen het ontwikkelen en handhaven van een gemeenschappelijke uitvoerend milieubeleid, het leveren van milieutechnische – en natuurkennis, het uitvoeren van onderzoek en metingen en het leveren van een bijdrage aan beleidsontwikkeling.
2. Op verzoek van een deelnemer kan de Omgevingsdienst voor deze deelnemer naast de in lid 1 van dit artikel vermelde taken, ook andere adviserende, ondersteunende en uitvoerende werkzaamheden op het gebied van de fysieke leefomgeving verrichten. Deze kunnen onder meer betrekking hebben op bouwen, zwemlocaties en landschap.
3. Iedere deelnemer draagt de taken, genoemd in artikel 4 en de overige taken zoals bedoeld in dit artikel via een takenlijst op aan de Omgevingsdienst, met dien verstande dat met de uitvoering van deze taken moet worden ingestemd door het algemeen bestuur.
4. Een deelnemer kan een verzoek tot vermindering van het takenpakket of taakuitvoering schriftelijk ter kennis brengen van de omgevingsdienst. Het algemeen bestuur regelt de financiële en organisatorische gevolgen van de vermindering van taken en stelt de verschuldigde schadeloosstelling vast, conform het daarover bepaalde in artikel 38, lid 16 van de regeling.
5. Een verzoek tot vermindering van het takenpakket of taakuitvoering, zoals vermeld in lid 4 van dit artikel, wordt voor wat betreft deze taken gelijkgesteld met een verzoek tot gedeeltelijke uittreding zoals bedoeld in artikel 38 van de regeling.

Artikel 6: Verzoektaken

1. Onverminderd de verplichtingen die voortvloeien uit de in artikel 4 en 5 bedoelde taken, kan de Omgevingsdienst op verzoek van derden adviserende, ondersteunende en uitvoerende werkzaamheden op het gebied van zorg voor de omgeving verrichten.
2. Onder derden wordt verstaan: niet-deelnemers aan de regeling, niet zijnde een marktpartij.

Artikel 7: Overige bepalingen met betrekking tot de taken

1. Naast de in de artikelen 4, 5 en 6 genoemde taken, verricht de omgevingsdienst taken ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering.
2. Met betrekking tot de reikwijdte, uitvoering en nadere invulling van de in de artikelen 4 en 5 genoemde taken, worden door of namens het dagelijks bestuur schriftelijk werkafspraken gemaakt met de deelnemers.
3. Indien ten gevolge van wijziging van wettelijke regelingen, ter bescherming van de leefomgeving, uitvoerende werkzaamheden als bedoeld in de artikelen 4 en 5 gaan strekken ter uitvoering van een andere regeling dan ter uitvoering waarvan zij ten tijde van het van kracht worden van deze gemeenschappelijke regeling strekten, dan wel indien in deze werkzaamheden ten gevolge van een dergelijke wijziging veranderingen optreden, blijven zij, voor zover hun strekking en omvang door die wijziging niet wezenlijk veranderen, behoren tot de taken die artikelen 4 en 5 aan de dienst opdragen.
4. Het algemeen bestuur beslist over de vraag of de omgevingsdienst bereid en in staat is om de in de artikelen 4 en 5 genoemde taken voor een deelnemende partij of een derde, als bedoeld in artikel 6 die daartoe een verzoek indient, uit te voeren op basis van een privaatrechtelijke overeenkomst. Het algemeen bestuur bepaalt daarbij onder welke condities en in welke omvang deze uitvoering mogelijk wordt gemaakt.
5. De omgevingsdienst geeft aan de taken die zij verricht zo effectief en efficiënt mogelijk invulling.

Artikel 8: Bevoegdheden

1. Aan het bestuur worden geen bevoegdheden overgedragen door de deelnemers.
2. De colleges kunnen bevoegdheden mandateren aan het bestuur en de directeur.
3. Ambtenaren in dienst van de deelnemers kunnen ondermandaat verlenen aan de directeur, voor zover zij hiertoe bevoegd zijn.
4. Voor een geldig mandaat of ondermandaat als bedoeld in het tweede en derde lid is de instemming van het bestuur respectievelijk de directeur vereist, overeenkomstig artikel 10:4 van de Algemene wet bestuursrecht.
5. Een mandaat of ondermandaat als bedoeld in het tweede en derde lid wordt schriftelijk gegeven, overeenkomstig artikel 10:5 van de Algemene wet bestuursrecht.
6. Het dagelijks bestuur houdt een register bij van de aan het bestuur respectievelijk aan de directeur gemandateerde bevoegdheden.

Hoofdstuk 3: Inrichting en samenstelling van het bestuur

§1. Algemeen bestuur

Artikel 9: Inrichting en samenstelling van het bestuur

1. Het algemeen bestuur bestaat uit zoveel leden als er deelnemers zijn.
2. De colleges benoemen uit hun midden ieder één lid in het algemeen bestuur.
3. De colleges kunnen voor de door hen benoemde leden van het algemeen bestuur plaatsvervangende leden aanwijzen, die de door hen benoemde leden bij afwezigheid vervangen. Het bepaalde in deze regeling ten aanzien van de leden van het algemeen bestuur is op de plaatsvervangende leden van overeenkomstige toepassing.
4. De aanwijzing van de leden van het algemeen bestuur vindt plaats in de eerste vergadering van de colleges in nieuwe samenstelling.
5. Wanneer een lid van het algemeen bestuur ophoudt lid te zijn van het college, dat hem heeft aangewezen, dan houdt hij tevens op lid te zijn van het algemeen bestuur. Het desbetreffende college voorziet zo spoedig mogelijk in de opvulling van de vacature.
6. Het college kan zijn lid in het algemeen bestuur ontslaan bij gebrek aan vertrouwen. Na het ontslag wordt zo spoedig mogelijk voorzien in de opvulling van de vacature.

Artikel 10: Incompatibiliteiten

Onverminderd het bepaalde in artikel 20 van de wet is het lidmaatschap van het algemeen bestuur onverenigbaar met de betrekking van ambtenaar, door of vanwege het bestuur van een der deelnemers dan wel door of vanwege het bestuur aangesteld of daaraan ondergeschikt. Met een ambtenaar worden voor de toepassing van dit artikel gelijkgesteld zij die in dienst van een der deelnemers dan wel de omgevingsdienst op arbeidsovereenkomst naar burgerlijk recht werkzaam zijn.

Artikel 11: Vergaderingen

1. Het algemeen bestuur stelt een reglement van orde voor zijn vergaderingen en andere werkzaamheden vast.
2. Het algemeen bestuur vergadert jaarlijks ten minste tweemaal en voorts zo vaak als het daartoe beslist.
3. Voorts vergadert het indien de voorzitter of het dagelijks bestuur het nodig oordeelt of indien ten minste een lid van het algemeen bestuur schriftelijk, met opgave van redenen, daarom verzoekt.
4. De voorzitter roept de leden van het algemeen bestuur ten minste twee weken van tevoren schriftelijk tot de vergadering op. Tegelijkertijd met de oproeping brengt de voorzitter dag, tijdstip en plaats van de vergadering ter openbare kennis. De agenda en de daarbij behorende voorstellen, met uitzondering van de stukken waaromtrent geheimhouding is opgelegd, worden tegelijkertijd met de oproeping en op een bij openbare kennisgeving aan te geven wijze ter inzage gelegd.
5. De vergadering van het algemeen bestuur wordt niet geopend voordat blijkens de presentielijst een aantal leden tegenwoordig is dat minimaal twee derde van het aantal stemmen vertegenwoordigt.
6. Indien ingevolge het vijfde lid de vergadering niet kan worden geopend, belegt de voorzitter, onder verwijzing naar dit artikel, opnieuw een vergadering tegen een tijdstip dan ten minste vierentwintig uur na het bezorgen van de oproeping is gelegen.
7. Op de vergadering, bedoeld in het zesde lid, is het vijfde lid niet van toepassing. Het algemeen bestuur kan echter over andere aangelegenheden dan die waarvoor de ingevolge het vijfde lid niet geopende vergadering was belegd alleen beraadslagen of besluiten, indien blijkens de presentielijst meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden tegenwoordig is.

Artikel 12: Stemmen

1. Een lid van het algemeen bestuur neemt niet deel aan de stemming over een aangelegenheid die hem rechtstreeks of middellijk persoonlijk aangaat of waarbij hij als vertegenwoordiger is betrokken, of de vaststelling of goedkeuring der rekening van een lichaam waaraan hij rekenplichtig is of tot welk bestuur hij behoort.
2. De artikelen 31 en 32 van de Provinciewet zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 13: Besluitvorming

1. Elk lid van het algemeen bestuur heeft in de vergadering een vastgesteld aantal stemmen, waarbij de stemverdeling voor de leden van het algemeen bestuur aangewezen door de colleges van burgemeester en wethouders is gebaseerd op de combinatie van inwonertal en in te brengen budget en het aantal stemmen voor de leden van het algemeen bestuur aangewezen door gedeputeerde staten is gebaseerd op het in te brengen budget. Het totaal aantal stemmen in het algemeen bestuur bedraagt 100. Het algemeen bestuur stelt nadere regels vast aangaande deze stemverdeling.
2. Voor het tot stand komen van een besluit is minimaal twee derde meerderheid vereist, tenzij in deze regeling anders is bepaald.

Artikel 14: Ambtelijke bijstand

Het algemeen bestuur regelt op welke wijze ambtelijke bijstand wordt verleend aan de leden van het algemeen bestuur.

Artikel 15: Verantwoordings- en informatieplicht

1. Het algemeen bestuur verstrekt aan de vertegenwoordigende organen alle inlichtingen die door één of meer leden van die organen worden verlangd.
2. Een lid van het algemeen bestuur verschaft aan het college dat hem heeft aangewezen alle inlichtingen die door dit college of één of meer leden daarvan worden verlangd.
3. Een lid van het algemeen bestuur is aan het college dat hem heeft aangewezen verantwoording verschuldigd voor het door hem in het algemeen bestuur gevoerde beleid.
4. De colleges bepalen op welke wijze de door hen aangewezen leden aan hun plichten genoemd in de leden twee en drie van dit artikel moeten voldoen.
5. Het tweede, derde en vierde lid zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de vertegenwoordigende organen respectievelijk een of meer leden van die vertegenwoordigende organen.

Artikel 16: Actieve informatieplicht van bestuur aan vertegenwoordigende organen

Het bestuur van het openbaar lichaam, verstrekt de vertegenwoordigende organen de inlichtingen die deze organen nodig hebben voor de uitoefening van hun taken.

Bij de informatieverstrekking geldt dat

- Relevante informatie in een zo vroeg mogelijk stadium wordt verschaft;
- Informatie op hoofdlijnen wordt verstrekt, behalve als een detail (politiek) relevant is of als er specifiek om is gevraagd;
- Schriftelijke inlichtingen zendt het bestuur (dagelijks bestuur, algemeen bestuur en/of voorzitter) rechtstreeks naar en gelijktijdig aan de vertegenwoordigende organen en in cc aan de colleges van de deelnemers. Indien de informatie wordt verstrekt door dagelijks bestuur of voorzitter dan wordt het algemeen bestuur vooraf geïnformeerd.

§2. Voorzitter en plaatsvervangend voorzitter

Artikel 17: Aanwijzing

1. De voorzitter wordt in de eerste vergadering van iedere zittingsperiode van het algemeen bestuur door en uit het algemeen bestuur aangewezen.
2. Bij afwezigheid of ontstentenis van de voorzitter wordt hij vervangen door de plaatsvervangend voorzitter. Deze wordt aangewezen tijdens de eerste vergadering van het algemeen bestuur van iedere zittingsperiode door het algemeen bestuur uit de leden van het dagelijks bestuur.

§3. Dagelijks bestuur

Artikel 18: Samenstelling

1. Het dagelijks bestuur bestaat uit de voorzitter, het door gedeputeerde staten aangewezen lid van het algemeen bestuur en drie andere leden, door en uit het algemeen bestuur aan te wijzen.
2. De voorzitter van het openbaar lichaam is voorzitter van het algemeen bestuur en tevens van het dagelijks bestuur .
3. Eén lid wordt door en uit het algemeen bestuur aangewezen van de colleges van de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel.
4. Eén lid wordt door en uit het algemeen bestuur aangewezen van de colleges van de gemeenten Alkmaar, Bergen, Castricum, Heiloo en Dijk en Waard.
5. Eén lid wordt door en uit het algemeen bestuur aangewezen van de colleges van de gemeenten Drechterland, Enkhuizen, Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer en Stede Broec.

6. Indien één lid van de op grond van de leden 1 of 3 tot en met 5 als voorzitter voor het dagelijks bestuur wordt aangewezen, kiest het algemeen bestuur uit zijn midden een ander vijfde lid voor het dagelijks bestuur. Dit lid is afkomstig uit de colleges van de gemeenten of de provincie, waaruit de voorzitter aangewezen is.
7. Elk lid van het dagelijks bestuur, behalve de voorzitter, heeft één stem in het dagelijks bestuur. Indien bij stemming, anders dan over personen voor het doen van benoemingen, voordrachten of aanbevelingen, de stemmen staken, wordt opnieuw gestemd. Bij het staken van de stemmen andermaal over hetzelfde voorstel, beslist de voorzitter.
8. Het dagelijks bestuur vertegenwoordigt nimmer meer dan 49 van de in totaal 100 stemmen in het algemeen bestuur.
9. Het dagelijks bestuur stelt een reglement van orde voor zijn vergaderingen en andere werkzaamheden vast.

Artikel 19: Ontslag

1. Een lid van het dagelijks bestuur kan te allen tijde ontslag nemen. Hij doet daarvan schriftelijk mededeling aan het algemeen bestuur.
2. De aanwijzing van een lid van het dagelijks bestuur ter vervulling van een plaats die door ontslag of om andere redenen is opengevallen, vindt plaats uiterlijk acht weken na dat openvallen.
3. Een lid van het dagelijks bestuur verliest zijn functie wanneer hij ophoudt lid van het algemeen bestuur te zijn.

§4. Commissies

Artikel 20: Adviescommissies

Het algemeen bestuur kan commissies van advies instellen. Het regelt de bevoegdheden en de samenstelling.

§5. Participatie

Artikel 21: Participatieregeling

Op grond van de artikelen 4 tot en met 6 zijn aan de omgevingsdienst adviserende, ondersteunende en uitvoerende werkzaamheden op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving van de fysieke leefomgeving in mandaat opgedragen. De participatie van ingezetenen en andere belanghebbenden vindt plaats bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid bij onze deelnemers. In verband hiermee stelt de omgevingsdienst geen participatieregeling op.

Hoofdstuk 4: Bevoegdheden van het bestuur

§1. Bevoegdheden algemeen bestuur

Artikel 22: Bevoegdheden algemeen bestuur

1. Het algemeen bestuur staat aan het hoofd van de omgevingsdienst.
2. Alle bevoegdheden, bedoeld in de regeling, berusten bij het algemeen bestuur voor zover deze niet bij of krachtens de wet of deze regeling aan het dagelijks bestuur of de voorzitter zijn toegekend.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 57 van de wet is het algemeen bestuur in ieder geval bevoegd tot:
    a. Het vaststellen van de begroting en jaarrekening;
    b. Het vaststellen van beleidsregels waarmee de andere organen van de omgevingsdienst rekening houden bij de uitoefening van hun bevoegdheden;
4. Het algemeen bestuur is bevoegd tot de oprichting van en de deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge

waarborgmaatschappijen als dat in het bijzonder aangewezen is voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang.

§2. Bevoegdheden dagelijks bestuur

Artikel 23: Bevoegdheden dagelijks bestuur

1. Het dagelijks bestuur is in ieder geval bevoegd:
    a. het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet of de regeling het algemeen bestuur of de voorzitter hiermee is belast;
    b. beslissingen van het algemeen bestuur voor te bereiden en uit te voeren;
    c. regels vast te stellen over de ambtelijke organisatie van het openbaar lichaam;
    d. tot privaatrechtelijke rechtshandelingen van het openbaar lichaam te besluiten, met uitzondering van privaatrechtelijke rechtshandelingen als bedoeld in artikel 55a van de Wet gemeenschappelijke regelingen;
    e. te besluiten namens het openbaar lichaam, het dagelijks bestuur of het algemeen bestuur rechtsgedingen, bezwaarprocedures of administratief beroepsprocedures te voeren of handelingen ter voorbereiding daarop te verrichten, tenzij het algemeen bestuur, voor zover het het algemeen bestuur aangaat, in voorkomende gevallen anders beslist.
2. Het dagelijks bestuur neemt, ook alvorens is besloten tot het voeren van een rechtsgeding, alle conservatoire maatregelen en doet wat nodig is ter voorkoming van verjaring of verlies van recht of bezit.

Artikel 24: Verantwoording

1. Het dagelijks bestuur en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan het algemeen bestuur verantwoording schuldig over het door het dagelijks bestuur gevoerde bestuur.
2. Het algemeen bestuur kan besluiten een lid van het dagelijks bestuur ontslag te verlenen, indien dit lid het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit. Op het ontslagbesluit is artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing. De rechter treedt niet in de beoordeling van de gronden waarop het algemeen bestuur tot ontslag van een lid van het dagelijks bestuur heeft besloten.

Artikel 25 Inlichtingen

1. Het dagelijks bestuur geeft het algemeen bestuur alle inlichtingen die het algemeen bestuur voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.
2. Twee keer per jaar, over het tijdvak van de eerste 4 maanden en het tijdvak van de eerste 8 maanden van het begrotingsjaar, licht het dagelijks bestuur het algemeen bestuur door middel van een bestuursrapportage in over de voortgang van de realisatie van de doelstellingen en over de afwijkingen op de daarvoor beschikbaar gestelde budgetten. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan nieuwe ontwikkelingen, actualisering van het financieel perspectief, van het risicoprofiel en het weerstandvermogen alsmede de relevante besluitvorming van het algemeen bestuur.

§3. Bevoegdheden voorzitter

Artikel 26: Bevoegdheden voorzitter

1. De voorzitter vertegenwoordigt het openbaar lichaam in en buiten rechte.
2. De voorzitter kan de in het eerste lid bedoelde vertegenwoordiging opdragen aan een door hem aan te wijzen persoon.
3. De voorzitter bevordert de goede behartiging van de zaken van het openbaar lichaam en ondertekent de stukken die van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur uitgaan.

Hoofdstuk 5: Ambtelijke organisatie

Artikel 27: Ambtelijk apparaat, secretaris en directeur

1. De omgevingsdienst heeft een ambtelijk apparaat, met aan het hoofd een directeur. De directeur is, onder verantwoording van het dagelijks bestuur, belast met de dagelijkse leiding en de zorg voor een juiste taakvervulling van de omgevingsdienst.
2. De directeur is zowel ambtelijk secretaris van het algemeen bestuur als van het dagelijks bestuur.
3. De directeur staat het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur, de voorzitter en eventuele commissies bij de uitoefening van hun taak terzijde.
4. De directeur is in de vergaderingen van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur aanwezig.
5. De directeur draagt zorg voor:
   a. het voorbereiden, agenderen en notuleren van de vergaderingen van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur;
   b. het coördineren en bewaken van en zorgdragen voor de uitvoering van de besluitvorming van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur.
6. De directeur ondertekent als secretaris mede alle stukken die van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur uitgaan.
7. Het dagelijks bestuur stelt in een instructie nadere regels vast betreffende de taak en de bevoegdheid van de directeur.
8. Het dagelijks bestuur regelt de vervanging van de directeur.

Hoofdstuk 6: Financiën en beheer van de omgevingsdienst

§1. Begroting

Artikel 28: Kadernota

1. Het dagelijks bestuur zendt uiterlijk 15 december van het jaar voorafgaande aan dat waarin de kadernota wordt vastgesteld, in elk geval twaalf weken voordat zij aan het algemeen bestuur wordt aangeboden, de algemene financiële en beleidsmatige kaders (kadernota), opgesteld conform de Financiële Uitgangspunten Gemeenschappelijke regelingen Noord-Holland Noord aan de vertegenwoordigende organen van de deelnemers.
2. De vertegenwoordigende organen van de deelnemers kunnen voor 1 maart hun zienswijze op de kadernota naar voren brengen.
3. Het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regeling stelt de vertegenwoordigende organen van de deelnemers voorafgaande aan het vaststellen van de kadernota schriftelijk en gemotiveerd in kennis van zijn oordeel over de zienswijze, bedoeld in het tweede lid, alsmede van de eventuele conclusies die het daaraan verbindt.
4. Het algemeen bestuur stelt de kadernota vóór 15 maart vast.
5. Het algemeen bestuur geeft in het besluit aan wat de overwegingen zijn geweest met betrekking tot de zienswijzen.
6. Het dagelijks bestuur zendt het besluit en de kadernota aan de vertegenwoordigende organen van de deelnemers, binnen twee weken na de vaststelling als bedoeld in het vierde lid.

Artikel 29: De meerjarenbeleidsplannen

1. Het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regeling biedt een concept meerjarenbeleidsplan uiterlijk twaalf weken voordat zij aan het algemeen bestuur wordt aangeboden, aan de vertegenwoordigende organen van de deelnemers aan voor zienswijze.

2. De vertegenwoordigende organen van de deelnemers geven binnen 10 weken na ontvangst van het concept meerjarenbeleidsplan hun zienswijze hierover aan het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regeling.

3. Het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regeling stelt de vertegenwoordigende organen van de deelnemers voorafgaande aan het vaststellen van het meerjarenbeleidsplan schriftelijk en gemotiveerd in kennis van zijn oordeel over de zienswijze, bedoeld in het tweede lid, alsmede van de eventuele conclusies die het daaraan verbindt.

Artikel 30: Vaststelling begroting

1. Het dagelijks bestuur stelt een ontwerp- begroting op conform de financiële uitgangspunten Gemeenschappelijke regelingen.
2. Het dagelijks bestuur zendt de ontwerpbegroting uiterlijk twaalf weken voordat zij aan het algemeen bestuur wordt aangeboden, toe aan de vertegenwoordigende organen van de deelnemers.
3. De colleges dragen er zorg voor dat de ontwerp- begroting voor een ieder ter inzage wordt gelegd en, tegen betaling van de kosten, algemeen verkrijgbaar wordt gesteld. Van de terinzagelegging en de verkrijgbaarheid geschiedt openbare kennisgeving.
4. De vertegenwoordigende organen van de deelnemers kunnen tot uiterlijk 25 juni hun zienswijze over de ontwerp- begroting naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin deze zienswijze is vervat bij de ontwerp- begroting, zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.
5. Het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regeling stelt de vertegenwoordigende organen van de deelnemers vóór 15 juli schriftelijk en gemotiveerd in kennis van zijn oordeel over de zienswijze, bedoeld in het vierde lid, alsmede van de eventuele conclusies die het daaraan verbindt
6. Het algemeen bestuur stelt de begroting vast in het jaar voorafgaande aan dat waarvoor zij dient.
7. In de begroting wordt vastgelegd welke bijdrage elke deelnemer verschuldigd is voor de door hem aan de omgevingsdienst opgedragen taken als bedoeld in de artikelen 4 en 5.
8. Nadat deze is vastgesteld, zendt het algemeen bestuur, zo nodig, de begroting aan de vertegenwoordigende organen van de deelnemers, die ter zake bij de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties hun zienswijze naar voren kunnen brengen.
9. Het dagelijks bestuur zendt de begroting binnen twee weken na de vaststelling, doch in ieder geval voor 15 september van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
10. Het bepaalde in het tweede, vijfde en achtste lid is mede van toepassing op besluiten tot wijziging van de begroting, met dien verstande dat voor de datum in lid 4 in dat geval een andere datum kan worden aangegeven.
11. Van het bepaalde in het voorgaande lid kan worden afgeweken indien de begrotingswijziging niet van invloed is op de hoogte van de bijdrage van de deelnemers.

§2. Jaarrekening

Artikel 31: Vaststelling

1. Het algemeen bestuur stelt de jaarrekening vast in het jaar volgende op het jaar waarop deze betrekking heeft.
2. Het dagelijks bestuur zendt de voorlopige jaarrekening, die is opgesteld conform de financiële uitgangspunten Gemeenschappelijke regelingen, inclusief het accountantsrapport, uiterlijk twaalf weken voordat zij aan het algemeen bestuur wordt aangeboden, toe aan de vertegenwoordigende organen van de deelnemers.
3. De vertegenwoordigende organen van de deelnemers kunnen tot uiterlijk 25 juni bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de concept bestemming van het rekeningresultaat naar voren brengen.
4. Het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regeling stelt de vertegenwoordigende organen van de deelnemers voorafgaande aan het vaststellen van de jaarrekening schriftelijk en gemotiveerd in kennis van zijn oordeel over de zienswijze, bedoeld in het derde lid, alsmede van de eventuele conclusies die het daaraan verbindt. Het dagelijks

bestuur voegt de commentaren waarin deze zienswijzen zijn vervat bij de voorlopige jaarrekening, zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.

5. Het dagelijks bestuur zendt de jaarrekening binnen twee weken na de vaststelling, doch in ieder geval uiterlijk 15 juli van het jaar volgende op het jaar waarop deze betrekking heeft, aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Artikel 32: Resultaatsbestemming

1. Indien de rekening sluit met een batig saldo, besluit het algemeen bestuur, met inachtneming van artikel 31, dit saldo geheel of ten dele:
    a. te bestemmen voor de algemene reserve of de bestemmingsreserve;
    b. uit te keren aan de deelnemers naar rato van ieders bijdrage, zoals deze op basis van artikel 30, zevende lid, van deze regeling is vastgesteld voor het jaar waarop de jaarrekening betrekking heeft;
2. Indien de rekening sluit met een nadelig saldo, besluit het algemeen bestuur, met inachtneming van artikel 31, dit saldo geheel of ten dele af te boeken van de algemene reserves, voor zover aanwezig. Indien het algemeen bestuur dit noodzakelijk oordeelt, wordt een plan opgesteld dat is gericht op het afbouwen en/of dekken van het nadelig exploitatiesaldo, waarbij tevens wordt bepaald of en zo ja, tot welk bedrag de deelnemers zullen bijdragen in het nadelig exploitatiesaldo. Dit plan wordt eerst vastgesteld door het algemeen bestuur nadat de vertegenwoordigende organen van de deelnemers gedurende een termijn van ten minste twaalf weken in de gelegenheid zijn gesteld hierover hun mening te geven.
3. Wanneer het algemeen bestuur overeenkomstig het gestelde in het tweede lid een besluit heeft genomen omtrent het bijdragen door de deelnemers in het nadelig exploitatiesaldo, dan wordt dit door de deelnemers gedragen naar rato van ieders bijdrage, zoals deze op basis van artikel 30, zevende lid, van deze regeling is vastgesteld voor het jaar waarop de jaarrekening betrekking heeft.

§3. Beheer en garantstelling

Artikel 33: Financiële administratie

Het algemeen bestuur stelt een reglement vast met betrekking tot de organisatie van de financiële administratie en het financieel beheer van de omgevingsdienst.

Artikel 34: Betaling

1. De deelnemers betalen voor aanvang van een kwartaal 25 procent van de jaarlijkse bijdrage voor het betreffende boekjaar zoals dat is vastgesteld in de begroting.
2. De definitieve afrekening vindt plaats binnen twee maanden na vaststelling van de jaarrekening.

Artikel 35: Garantstelling

De deelnemers zullen er steeds zorg voor dragen dat de omgevingsdienst te allen tijde over voldoende middelen beschikt om aan al zijn verplichtingen jegens derden te voldoen.

Hoofdstuk 7: Wijziging, toetreding, uittreding en opheffing

Artikel 36: Wijziging van de regeling

1. Een deelnemer alsmede het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur kunnen voorstellen doen voor wijziging van de regeling.
2. Wijziging van deze regeling kan geschieden indien de bevoegde bestuursorganen van ten minste drie vierde van het aantal deelnemers, vertegenwoordigende ten minste twee derde van het aantal stemmen in het algemeen bestuur hiertoe besluiten.
3. De deelnemers besluiten niet tot wijziging dan nadat zij ingevolge artikel 51, tweede lid, of ingevolge een soortgelijk artikel in de wet toestemming hebben gekregen van hun vertegenwoordigende organen.
4. De wijziging wordt op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt.

5. De wijziging bepaalt wanneer deze in werking treedt.

Artikel 37: Toetreding

1. Tot de regeling kunnen uitsluitend colleges van gemeenten, dagelijkse besturen van waterschappen en dagelijkse besturen van andere openbare lichamen, waartoe ook de Minister behoort die het aangaat, toetreden.
2. Toetreding is mogelijk op ieder moment.
3. Het betreffende bestuursorgaan dat wil toetreden, dient hiertoe een verzoek in bij het dagelijks bestuur. Het betreffende bestuursorgaan voegt hierbij het besluit tot toestemming als bedoeld in artikel 51, tweede lid, of ingevolge een soortgelijk artikel van de wet.
4. Het dagelijks bestuur brengt het verzoek ter kennis van het algemeen bestuur en geeft daarbij een advies over de toetreding.
5. Toetreding kan geschieden nadat het algemeen bestuur hiertoe heeft besloten.
6. Een lid van het algemeen bestuur kan slechts voor toetreding stemmen, dan nadat hij hiervoor de instemming van het college dat hem heeft aangewezen heeft verkregen. Dit college kan deze instemming pas verlenen na verkregen toestemming van zijn vertegenwoordigend orgaan als bedoeld in artikel 51, tweede lid, of ingevolge een soortgelijk artikel van de wet.

Artikel 38: Uittreding

1. Gedurende een termijn van 4 jaar, te rekenen vanaf de datum van deelname aan/toetreding tot de regeling, is uittreding niet mogelijk.

2. Een deelnemer kan (geheel of gedeeltelijk) uittreden door toezending aan het algemeen bestuur van de daartoe strekkende besluiten van het vertegenwoordigende orgaan en het college van de deelnemer. De procedure voor uittreding vangt aan op de dag nadat het algemeen bestuur de betreffende besluiten heeft ontvangen. Van gedeeltelijke uittreding is sprake indien de deelnemer slechts een deel van de door het samenwerkingsverband ten behoeve van deze deelnemer uitgevoerde taken, als bedoeld in artikel 5 van deze regeling, wenst terug te nemen. De besluiten tot een vermindering van taken zoals bedoeld in artikel 5, leden 4 en 5, van deze Regeling wordt gelijkgesteld aan een (gedeeltelijke) uittreding voor wat betreft deze taken. Alle leden van onderhavig artikel zijn daarom tevens van toepassing in geval van vermindering van taken. Dit betekent dat onder ‘uittreden’ steeds ook wordt verstaan ‘vermindering van taken’.

3. Het dagelijks bestuur zendt de besluiten tot (gedeeltelijke) uittreding van een deelnemer aan de vertegenwoordigende organen en colleges van de overige deelnemers.

4. Uittreding, geheel of gedeeltelijk, geschiedt per 1 januari van enig jaar, waarbij een opzegtermijn van tenminste één jaar in acht wordt genomen.

5. Na ontvangst van de in het tweede lid bedoelde besluiten, komen de uittredende deelnemer en het dagelijks bestuur, uiterlijk 6 maanden voor de datum van uittreding, een conceptuittredingsregeling overeen. De concept-uittredingsregeling wordt door de deelnemers vastgesteld. Hierbij worden de belangen van de uittredende deelnemer en die van de achterblijvende deelnemers op reële en evenwichtige wijze afgewogen. In de conceptuittredingsregeling worden de volgende gevolgen van de uittreding opgenomen. De personele, juridische, organisatorische en financiële gevolgen, waaronder de gevolgen voor het vermogen, van de uittreding worden geïnventariseerd. Voorts bevat de concept-uittredingsregeling de wijze waarop met deze gevolgen kan of moet worden omgegaan, de voorwaarden voor uittreding, de hoogte van de uittreedsom en de overname van personeel en/of overige verplichtingen door de uittredende deelnemer. Indien blijkt dat, als gevolg van een mogelijk verlies aan arbeidsplaatsen, een overleg met de bij de sector betrokken vakbonden noodzakelijk is ten

behoeve van het opstellen van een sociaal plan, wordt de conclusie van dit overleg opgenomen in de conceptuittredingsregeling.

6. Indien het algemeen bestuur constateert dat de besluiten tot uittreding van de bestuursorganen van de deelnemer de vraag oproepen of continuering van de samenwerking in de gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord redelijkerwijs nog wel mogelijk is, doet zij de deelnemers een voorstel tot opheffing van de gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord als bedoeld in artikel 39 van deze regeling.

7. Het algemeen bestuur van Omgevingsdienst Noord-Holland Noord en de uittredende deelnemer zullen zich inspannen om de nadelige gevolgen van de uittreding voor het openbaar lichaam en de uittredende deelnemer zo veel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door personeel of andere verplichtingen over te nemen of anderszins in stand te doen houden.

8. Bij het vaststellen van de hoogte van de uittreedsom is het uitgangspunt dat de uittredende deelnemer de reële schade van het openbaar lichaam én de overblijvende deelnemers dient te vergoeden, die rechtstreeks gevolg is van het (gedeeltelijk) uittreden uit de gemeenschappelijke regeling. Bij het bepalen van de hoogte van de schade wordt in beginsel een afbouwperiode van 5 jaar gehanteerd, te rekenen vanaf de datum van uittreding.

9. De hoogte van de uittreedsom als bedoeld in lid 8 wordt slechts verhoogd indien er sprake is van substantiële langlopende en niet te mitigeren financiële verplichtingen, indien vast staat dat deze zich zullen voor doen én in die becijferde omvang, waarbij de bijdrage in de kosten door de uittredende deelnemer naar rato wordt vastgesteld.

10. De uittreedsom bestaat uit de zakelijke gerechtvaardigde kosten, te weten de kosten die rechtstreeks ontstaan uit de uittreding (frictiekosten) en de bijdragen aan de overtollige kosten (desintegratiekosten) in de in lid 8 genoemde afbouwperiode, waarbij geen verrekening van het vermogen plaats vindt.

11. Op de uittreedsom wordt het aandeel van de uittredende deelnemer in de algemene reserve van het openbaar lichaam op de datum van uittreding in mindering gebracht, voor zover deze algemene reserve het benodigde weerstandsvermogen overschrijdt. Het aandeel in de algemene reserve wordt berekend naar rato van de bijdrage die de uittredende deelnemer verschuldigd is als bedoeld in artikel 30, lid 7. Indien er sprake is van een tekort in de algemene reserve ten opzichte van het benodigde weerstandsvermogen wordt de uittreedsom met dit tekort verhoogd overeenkomstig de hiervoor benoemde berekeningswijze.

12. Onder frictiekosten wordt verstaan alle incidentele kosten in verband met de uittreding van de deelnemer, zoals de kosten van inhuur externe dienstverlening, kosten onderzoek accountant, kosten boventallig primair personeel, kosten opstellen sociaal plan, kosten boventallig decentrale personele overhead, kosten afwaardering activa.

    De frictiekosten komen volledig ten laste van de uittredende deelnemer.

13. Onder desintegratiekosten wordt verstaan alle doorbelaste kosten als gevolg van overcapaciteit in personele en materiele sfeer en andere verplichtingen, die ontstaan als direct gevolg van de uittreding gedurende de in lid 8 genoemde afbouwperiode.

    De desintegratiekosten die direct aan de uittredende deelnemer kunnen worden toegerekend, komen integraal voor rekening van de uittredende deelnemer voor de duur van maximaal 5 jaar. Desintegratiekosten die niet direct aan de uittredende deelnemer kunnen worden toegerekend, zoals investeringskosten, afschrijvingskosten, kantoorhuur, salariskosten en inhuur van personeel etc. komen naar rato van de kostenverdeelsleutel als bedoel in artikel 30 van de regeling, voor rekening van de uittredende deelnemer bij algehele uittreding. Bij gedeeltelijke uittreding komen de desintegratiekosten voor rekening van de uittredende deelnemer naar rato van uittreding.

14. De kosten als bedoeld in lid 12 en lid 13 worden door de accountant van het openbaar lichaam bepaald aan de hand van de jaarrekeningen over de afgelopen 3 jaar voorafgaand aan de datum van uittreding. De beoordeling van de kosten van uittreden wordt gebaseerd op de feiten en omstandigheden die bekend zijn op het moment van de daadwerkelijke uittreding.

15. Met het oog op het vaststellen van de hoogte van de uittreedsom, als bedoeld in het achtste t/m tiende lid, vragen de uittredende deelnemer en het dagelijks bestuur gezamenlijk om een bindend advies aan een onafhankelijke externe deskundige. De kosten voor het inschakelen van de externe deskundige zijn, als onderdeel van de frictiekosten, voor rekening van de uittredende deelnemer.

16. Het algemeen bestuur stelt de concept-uittredingsregeling inclusief de uitreedsom vast en stuurt deze aan de deelnemende bestuursorganen ter besluitvorming. De uittredingsregeling is vastgesteld indien tenminste twee derde van het aantal deelnemers hiertoe besluiten.

17. Gedurende de periode tussen het besluit tot uittreding en effectuering daarvan is de uittredende deelnemer gehouden al haar verplichtingen na te komen.

18. De uittreedsom dient binnen een termijn van 6 maanden na vaststelling als bedoeld in het zestiende lid door de uittredende deelnemer te zijn voldaan, tenzij in de uittredingsregeling een andere afspraak is gemaakt.

Artikel 39: Opheffing

1. Deze regeling kan op voorstel van het algemeen bestuur worden opgeheven door een daartoe strekkend besluit van ten minste drie vierde van het aantal deelnemers vertegenwoordigende ten minste twee derde van het aantal stemmen in het algemeen bestuur, na toestemming van hun vertegenwoordigende organen.
2. Het algemeen bestuur stelt een liquidatieplan vast om tot opheffing van de omgevingsdienst te komen. Het liquidatieplan voorziet in de verplichting van de deelnemers tot deelneming in de financiële gevolgen van de opheffing. Het liquidatieplan voorziet ook in de gevolgen die de opheffing heeft voor het personeel.
3. Bij ontbinding van de omgevingsdienst in verband met opheffing van de regeling of anderszins, blijft de omgevingsdienst voortbestaan voor zover dat voor de vereffening van het vermogen noodzakelijk is.

Hoofdstuk 8: Slotbepalingen

Artikel 40: Archief

1. Archiefzorg
Het dagelijks bestuur draagt zorg voor de archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam.

2. Archiefbeheer
De directeur is belast met het beheer van de archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam, voor zover deze niet zijn overgebracht naar de archiefbewaarplaats. Het dagelijks bestuur stelt voorschriften vast voor het beheer van de archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam, die nog niet naar de archiefbewaarplaats zijn overgebracht.

3. Archiefbewaarplaats
Voor de bewaring van de over te brengen archiefbescheiden van de gemeentelijke organen van het openbaar lichaam wordt aangewezen de archiefbewaarplaats van Westfries Archief. Voor de bewaring van de over te brengen archiefbescheiden van het provinciale orgaan van

het openbaar lichaam wordt aangewezen de archiefbewaarplaats van het Noord-Hollands Archief te Haarlem.

4. Toezicht

Met het toezicht op het beheer van de archiefbescheiden van de gemeentelijke organen van het openbaar lichaam, voor zover deze niet zijn overgebracht naar de archiefbewaarplaats, is belast de archivaris van Westfries Archief. Met het toezicht op het beheer van de archiefbescheiden van het provinciaal orgaan van het openbaar lichaam, voor zover deze niet zijn overgebracht naar de archiefbewaarplaats, is belast de archivaris van het Noord-Hollands Archief.

5. Verantwoording

1.De archivaris van Westfries Archief en de archivaris van het Noord-Hollands Archief brengen minimaal tweejaarlijks aan het dagelijks bestuur verslag uit over het toezicht op het beheer van de archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam, die nog niet zijn overgebracht naar de archiefbewaarplaats.
2.Het dagelijks bestuur brengt minimaal tweejaarlijks verslag uit aan het algemeen bestuur over de uitoefening van de aan hen opgedragen zorg voor de archiefbescheiden en de uitvoering van het archiefbeheer van de organen van het openbaar lichaam.

6. Terbeschikkingstelling

1.De deelnemers aan de regeling stellen aan het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam de archiefbescheiden beschikbaar, die nodig zijn voor de uitvoering van de overgedragen taken.
2.De zorgdragers van partijen, genoemd in lid 1, stellen een verklaring van terbeschikkingstelling op waarin de periode van terbeschikkingstelling en het toezicht op het beheer van de terbeschikkingstelling gestelde archiefbescheiden worden geregeld.

7. Beheer archiefbescheiden opgedragen taken

1.De deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling besteden het beheer van de archiefbescheiden, ontvangen en opgemaakt als gevolg van de opgedragen taken, uit aan de gemeenschappelijke regeling.
2.Voor de uitvoering van het beheer zoals bepaald in het vorige lid, dragen de deelnemers de bevoegdheden voortvloeiende uit de Archiefwet, Archiefbesluit en Archiefregeling over aan het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regeling.

Artikel 41: Klachtregelingen

1. Het algemeen bestuur stelt, met inachtneming van titel 9.1 van de Algemene wet bestuursrecht, een interne klachtregeling vast.
2. De Nationale ombudsman is, onverminderd het bepaalde in de Wet Nationale ombudsman, bevoegd tot behandeling van klachtschriften als bedoeld in titel 9.2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 42: Evaluatiebepaling

1. Een evaluatie vindt minimaal 1 keer per 4 jaar plaats en heeft pas doorgang als de evaluatie en het betreffende onderwerp met een meerderheid van stemmen, uitgebracht door de deelnemers, wordt aangenomen.
2. Het dagelijks bestuur van de regeling zorgt er voor dat 1 jaar vóór het tijdstip waarop een evaluatie zal plaatsvinden een signaal uit gaat naar de deelnemers van de regeling, met daarbij een procesbeschrijving over het aandragen van de onderwerpen en, wanneer een stemverhouding ontbreekt, het stemmen daarover.
3. Wanneer met een evaluatie wordt ingestemd draagt het dagelijks bestuur zorg voor de uitvoering van de evaluatie.

4. De uitvoering van de evaluatie begint met een procesbeschrijving met daarin een beschrijving van het onderwerp, de manier waarop de evaluatie wordt uitgevoerd en binnen welke termijn. De procesbeschrijving vermeldt ook of de evaluatie extra kosten voor de deelnemers tot gevolg heeft.
5. Als de evaluatie conclusies en aanbevelingen bevat, dan verwerkt het dagelijks bestuur deze in een voorstel hoe hieraan gevolg wordt gegeven.
6. De gevolgen als bedoeld in het vorige lid, kunnen aanleiding zijn om te betrekken in de daarop volgende evaluatieperiode.

Artikel 43: Duur regeling

1. Deze Regeling is aangegaan voor onbepaalde tijd.

Artikel 44: Bekendmaking en inwerkingtreding

1. Deze regeling wordt bekend gemaakt conform de geldende wettelijke bepalingen.
2. Deze regeling treedt in werking op het in de bekendmaking genoemde tijdstip.

Artikel 45: Citeertitel

Deze regeling kan worden aangehaald als “Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Bijlage 1 Overzicht aanpassingen en zienswijzen collegeregelingen Noord-Holland Noord

Overzicht aanpassingen collegeregelingen Noord-Holland Noord

Gemeenschappelijke Regeling	Identiek aan eerder aangeboden versie voor zienswijzen
Veiligheidsregio Noord-Holland Noord	Nee Ingevoegde artikel 18a is vervallen: betrokkenheid raden bij meerjarenbeleidsplannen is geregeld in artikel 14 van de Wet Veiligheidsregio's
GGD Hollands Noorden	Ja
Omgevingsdienst Noord-Holland Noord	Nee In de artikelen 28, 29, 30 en 31 is "en uiterlijk 12 weken voor ze aan het AB worden aangeboden" toegevoegd bij de in acht te nemen termijnen voor de zienswijzen. Technische wijzigingen: aanpassing aan inwerkingtreding Omgevingswet en aanpassing archiefbepaling ivm archiefbescheiden van de Provincie
Shared Service Center DeSom	Ja
Afvalbeheer WF	Ja
SED-organisatie	Ja
Regionaal Historisch Centrum Alkmaar	Ja
Zaffier	Ja
Gesubsidieerde Arbeid Kop van Noord-Holland	Ja
Werkorganisatie BUCH	Ja

Overzicht zienswijzen collegeregelingen Noord-Holland Noord

Deelnemer	Datum besluit	Zienswijze
Regio Alkmaar		
Bergen	15-02-2024	1. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Veiligheidsregio Noord-Holland Noord** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 2. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de **Veiligheidsregio Noord-Holland Noord** van minimaal vier naar minimaal twee terug te brengen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling; 3. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **GGD Hollands Noorden** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke Regelingen; 4. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de **GGD Hollands Noorden** om de extra taak “in control of alcohol en drugs” toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling; 5. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Omgevingsdienst Noord Holland Noord** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 6. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Regionaal Historisch Centrum Alkmaar** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 7. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Werkorganisatie BUCH** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 8. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Zaffier** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
Uitgeest	29-02-2024	1. een positieve zienswijze af te geven ten aanzien van de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Werkorganisatie BUCH in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 2. een positieve zienswijze af te geven ten aanzien van de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Zaffier in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
Castricum	29-02-2024	1. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Veiligheidsregio Noord-Holland Noord** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 2. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het algemeen bestuur van de veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het dagelijks bestuur van de **Veiligheidsregio Noord-Holland Noord** van minimaal vier naar minimaal twee terug te brengen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 3. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **GGD Hollands Noorden** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke Regelingen. 4. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de **GGD Hollands Noorden** om de extra taak “in control of alcohol en drugs” toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 5. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Omgevingsdienst Noord Holland Noord** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 6. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Regionaal Historisch Centrum Alkmaar** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 7. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Werkorganisatie BUCH** in verband met de wijziging van

		de Wet gemeenschappelijke regelingen. 8. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR **Zaffier** in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
Heiloo	26-02-2024	1. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 2. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het algemeen bestuur van de veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het dagelijks bestuur van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord van minimaal vier naar minimaal twee terug te brengen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 3. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke Regelingen. 4. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak “in control of alcohol en drugs” toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 5. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 6. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Regionaal Historisch Centrum Alkmaar in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 7. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Werkorganisatie BUCH in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 8. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Zaffier in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
Alkmaar	29-02-2024	1. Geen zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. 2. Geen zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord te wijzigen van minimaal vier naar minimaal twee en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 3. Geen zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden. 4. Geen zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak “in control of alcohol en drugs” toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 5. Geen zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord. 6. De volgende zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Regionaal Historisch Centrum Alkmaar : de evaluatiebepaling zodanig aan te passen dat een evaluatie van de regeling minimaal 1 keer per 4 jaar plaats vindt. 7. Geenzienswijze af te geven op de wijziging van de GR Zaffier.
Dijk en Waard	13-02-2024	VRNHN 1. geen zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 2. geen zienswijze af te geven op de voorgestelde wijziging van artikel 10 van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. GGDHN: 1. geen zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 2. geen zienswijze af te geven op de toegevoegde taak 'uitvoering In control of alcohol en drugs. 3. De deelnemersbijdrage met betrekking tot In control of alcohol en drugs vanaf 1 juli 2024 om te buigen van jaarlijks incidenteel€ 0,50 per inwoner, naar een structurele bijdrage van€ 0,54 per inwoner en deze jaarlijks te indexeren conform de afspraken over loon- en prijsindexatie bij de programmabegroting

		ODNHN 1. geen zienswijze af te geven op de wijziging van de GR OD NHN in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. RHCA geen zienswijze af te geven op de wijziging van de concept GR Regionaal Historisch Centrum Alkmaar (GR-RHCA) in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Zaffier geen zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Zaffier in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
Gemeenten Kop van Noord-Holland		
Texel	28-02-2024	1. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 2. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio om, naast de voorzitter, het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Noord Holland Noord van vier naar minimaal twee terug te brengen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling; 3. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke Regelingen; 4. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak “in control of alcohol en drugs” toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling; 5. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen 6. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Regionaal Historisch Centrum Alkmaar in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. (de evaluatiebepaling is in de GR RHCA opgenomen volgens het kaderstellend besluit, maar wijkt af van de amendementen van Heiloo, Alkmaar en Texel: de bepaling dat evaluatie 1x per 4 jaar plaats moet vinden is in het huidige ontwerp GR weggelaten);
Den Helder	12-02-2024	1. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 2. de volgende zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord van minimaal vier naar minimaal twee terug te brengen: “De gemeenteraad van Den Helder gaat vooralsnog niet akkoord met de voorgestelde wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. Daarvoor is eerst meer duidelijkheid nodig hoe de toekomstige taak- en portefeuilleverdeling binnen het Algemeen Bestuur eruit gaat zien. Een wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord zien wij als een sluitstuk van een proces, niet als een begin ervan. Wel wil de raad meegeven dat wij hechten aan de positie van Den Helder als lid van het Dagelijks Bestuur. Dit heeft met name te maken met het risicoprofiel van onze gemeente. In het nieuwe beleidsplan wordt dit bevestigd, doordat vier van de zes risico-objecten in Noord Holland Noord zich binnen onze gemeentegrenzen bevinden”; 3. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 4. een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak “In Control of Alcohol & Drugs” toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling;

		5. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 6. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Regionaal Historisch Centrum Alkmaar in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 7. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Gesubsidieerde Arbeid Kop van Noord-Holland in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
Hollands Kroon	15-02-2024	1. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 2. een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord van minimaal vier naar minimaal twee terug te brengen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling; 3. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke Regelingen; 4. een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak “in control of alcohol en drugs” toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling; 5. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen; 6. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Regionaal Historisch Centrum Alkmaar in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. (de evaluatiebepaling is in de GR RHCA opgenomen volgens het kaderstellend besluit, maar wijkt af van de amendementen van Heiloo, Alkmaar en Texel: de bepaling dat evaluatie 1x per 4 jaar plaats moet vinden is in het huidige ontwerp GR weggelaten); 7. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Gesubsidieerde Arbeid Kop van Noord-Holland in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Texel neemt niet deel aan deze GR).
Schagen	07-02-2024	1. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 2. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord om het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio van minimaal vier naar minimaal twee terug te brengen en deze wijziging mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 3. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke Regelingen. 4. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak “in control of alcohol en drugs” toe te voegen en deze wijziging mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 5. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 6. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Regionaal Historisch Centrum Alkmaar in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 7. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Gesubsidieerde Arbeid Kop van Noord-Holland in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Texel neemt niet deel aan deze GR).
Gemeenten West-Friesland		
Medemblik	15-02-2024	1. een positieve zienswijze af te geven op de onderstaande vijf gemeenschappelijke regelingen in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen:

		➢ Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VR NHN) ➢ GGD Hollands Noorden (GGD HN) ➢ Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) ➢ Afvalbeheer Westfriesland (ABWF) ➢ SSC DeSom 2. daarnaast een positieve zienswijze af te geven op het wijzigen van de volgende gemeenschappelijke regelingen: ➢ GGD HN: het toevoegen van de extra taak 'onderzoek' aan de taak 'in control of alcohol en drugs' en deze wijziging mee te nemen met de onder het voorgestelde besluit 1 genoemde wijziging. ➢ VR NHN: het aantal deelnemers in het dagelijks bestuur terug te brengen van minimaal vier naar minimaal twee en deze wijziging mee te nemen met het onder het voorgestelde besluit 1 genoemde wijziging.
Enkhuizen	27-02-2024	1. een positieve zienswijze af te geven op de onderstaande zes gemeenschappelijke regelingen in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen: • Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VR NHN) • GGD Hollands Noorden (GGD HN) • Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) • Afvalbeheer Westfriesland (ABWF) • SSC DeSom • SED Organisatie 2. daarnaast een positieve zienswijze af te geven op het wijzigen van de volgende gemeenschappelijke regelingen: • GGD HN: het toevoegen van de extra taak 'onderzoek' aan de taak 'in control of alcohol en drugs' en deze wijziging mee te nemen met de onder het voorgestelde besluit 1 genoemde wijziging. • VR NHN: het aantal deelnemers in het dagelijks bestuur terug te brengen van minimaal vier naar minimaal twee en deze wijziging mee te nemen met het onder het voorgestelde besluit 1 genoemde wijziging
Drechterland	26-02-2024	1. een positieve zienswijze af te geven op de onderstaande zes gemeenschappelijke regelingen in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen: • Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VR NHN) • GGD Hollands Noorden (GGD HN) • Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) • Afvalbeheer Westfriesland (ABWF) • SSC DeSom • SED Organisatie 2. daarnaast een positieve zienswijze af te geven op het wijzigen van de volgende gemeenschappelijke regelingen: • GGD HN: het toevoegen van de extra taak 'onderzoek' aan de taak 'in control of alcohol en drugs' en deze wijziging mee te nemen met de onder het voorgestelde besluit 1 genoemde wijziging. • VR NHN: het aantal deelnemers in het dagelijks bestuur terug te brengen van minimaal vier naar minimaal twee (en een voorzitter) en deze wijziging mee te nemen met het onder het voorgestelde besluit 1 genoemde wijziging
Opmeer	15-02-2024	1. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 2. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord van minimaal vier naar minimaal twee terug te brengen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 3. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke Regelingen.

		4. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak 'In Control Of Alcohol & Drugs' toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 5. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 6. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Ssc DeSom in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 7. Een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Afvalbeheer Westfriesland in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
Stede Broec	29-02-2024	1. een positieve zienswijze af te geven op de onderstaande zes gemeenschappelijke regelingen in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen: • Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VR NHN) • GGD Hollands Noorden (GGD HN) • Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) • Afvalbeheer Westfriesland (ABWF) • SSC DeSom • SED Organisatie 2. daarnaast een positieve zienswijze af te geven op het wijzigen van de volgende gemeenschappelijke regelingen: • GGD HN: het toevoegen van de extra taak 'onderzoek' aan de taak 'in control of alcohol en drugs' en deze wijziging mee te nemen met de onder het voorgestelde besluit 1 genoemde wijziging. • VR NHN: het aantal deelnemers in het dagelijks bestuur terug te brengen van minimaal vier naar minimaal twee en deze wijziging mee te nemen met het onder het voorgestelde besluit 1 genoemde wijziging
Koggenland	05-02-2024	1. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 2. een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord van minimaal vier naar minimaal twee terug te brengen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 3. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 4. een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak "in control of alcohol en drugs" toe te voegen en deze wijziging derhalve mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 5. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord in verband met de wijziging van de wet Gemeenschappelijke Regelingen. 6. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Ssc DeSom in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 7. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Afvalbeheer WestFriesland in verband met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
Hoorn	06-02-2024	In het kader van de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen: 1. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. 2. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR GGD Hollands Noorden. 3. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Omgevingsdienst Noord Holland Noord. 4. een positieve zienswijze af te geven op de wijziging van de GR Afvalbeheer West-Friesland. En besluit aanvullend:

		1. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de veiligheidsregio om het aantal deelnemers in het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord van vier naar ten minste twee te brengen en deze wijziging mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling. 2. Een positieve zienswijze af te geven op het besluit van het Algemeen Bestuur van de GGD Hollands Noorden om de extra taak “in control of alcohol en drugs” toe te voegen en deze wijziging mee te nemen in de wijziging van de gemeenschappelijke regeling.
Provincie NH	04-03-2024	1. Gebruik te maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de voorliggende concept wijziging van de gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord: a. In het huidige voorstel wordt wat betreft de zienswijze op de financiële en strategische stukken uitgegaan van een termijn van 10 weken. De wettelijke termijnen zijn 12 weken volgens de Wet gemeenschappelijke regelingen. Wij verwachten dat de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord in de definitieve stukken uitgaat van de wettelijke termijnen b. De mogelijkheid tot participatie is belangrijk voor de provincie en het huidige voorstel reflecteert dat niet. Het voorstel is dan ook om de tekst voor artikel 21 met betrekking tot participatie te vervangen voor het volgende: i. Ingezetenen van gemeenten en belanghebbenden worden bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid op grond van deze regeling al dan niet langs de elektronische weg betrokken, voor zover dat bij krachtens wet is vereist, of voor zover door het algemeen bestuur bepaald; ii. Het algemeen bestuur kan, in afwijking van artikel 10, zevende lid, juncto 52, eerste lid van de wet (Wgr), een ander proces van participatie bepalen; iii. Het algemeen bestuur betrekt de reacties in haar besluitvorming en maakt kenbaar wat het met deze reacties heeft gedaan.

AB-BESLUIT

Aan	: Algemeen Bestuur OD NHN
Datum vergadering	: 20-03-2024
Auteur	: Alwine van Doornik
Onderwerp	: Zienswijzen en technische wijzigingen GR OD NHN
Agendapunt	: 2.2
Bijlage(n)	: 4
Portefeuille	: L.Hj. Voskuil

Voorgesteld Besluit DB voor AB op 20-3-2024

1. Kennis te nemen van de gemotiveerde reactie op de zienswijzen op de gewijzigde Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (GR OD NHN);
2. De aangepaste tekst van de GR OD NHN vast te stellen.
   De tekst is aangepast naar aanleiding van de zienswijze van de provincie Noord-Holland over de zienswijzentermijn.
   Daarnaast is de tekst als volgt technisch gewijzigd.
   - De tekst is aangepast aan de in werking getreden Omgevingswet.
   - Aan artikel 16 (Actieve informatieplicht van bestuur aan vertegenwoordigende organen) is, na besluitvorming in de Regietafel hierover, alsnog in het tweede onderdeel de tekst van het "kaderstellend besluit" opgenomen.
   - Tot slot is in de archiefbepaling de archiefplaats en de archiefinspecteur van de provincie opgenomen.

Aanleiding

De Regietafel heeft in de regio Noord-Holland Noord het gehele proces van aanpassing van de GR'-en aan de gewijzigde Wgr getrokken. In de overeengekomen procedure hebben de gemeenteraden eerst een kaderstellend besluit over de teksten van de GR'-en genomen, waarna deze voor een zienswijze aangeboden zijn aan de gemeenteraden en provinciale staten. De provincie Noord-Holland (PNH) heeft ervoor gekozen om provinciale staten geen kaderstellende besluit te laten nemen. Het gevolg hiervan is dat provinciale staten hun reactie op de tekst van de GR OD NHN niet eerder dan in de fase van de zienswijzeprocedure geven.

Achtergrond

Door de gemeentelijke deelnemers zijn positieve zienswijzen of in twee gevallen geen zienswijze ingediend. De provincie Noord-Holland heeft wel een zienswijze ingediend.
De zienswijze van de provincie betreft de lengte van de zienswijzetermijn bij financiële en strategische stukken en de aanpassing van het participatie-artikel.

Het DB stelt voor om m.b.t. de lengte van de zienswijzetermijn, de tekst over de zienswijzetermijn die in de Wgr gebezigd wordt, namelijk "*uiterlijk twaalf weken voordat zij aan het algemeen bestuur wordt aangeboden*" over te nemen in de betreffende artikelen in de GR OD NHN. Hiermee wordt recht gedaan aan de zienswijze van de provincie en blijven de huidige procedures met betrekking tot de P & C cyclus gewaarborgd.

Op het punt van het participatie-artikel is het DB van mening dat het huidige artikel in de GR OD NHN moet blijven staan.

Het huidige artikel is conform de lijn over participatie van de regietafel, die door de OD NHN gedragen wordt. Aan de GR OD NHN zijn geen taken overgedragen, maar gemandateerd. Dat betekent dat onze mandaatgevers (gemeenten en provincie) verantwoordelijk blijven. Daarnaast wordt het beleid, dat door de OD NHN uitgevoerd wordt, ontwikkeld en vastgesteld door de gemeenten en de provincie. Het mandaat wordt uitgevoerd met inachtneming van dit vastgestelde beleid. Het DB is dan ook van mening dat de participatie van ingezetenen en andere belanghebbenden bij de mandaatgevers van de OD NHN plaats dient te vinden.
In aanvulling daarop merkt het DB nog het volgende op.
Het DB kan zich niet vinden in het door provinciale staten gestelde dat het huidige artikel niet reflecteert dat de mogelijkheid van participatie belangrijk is. Net als de provincie vindt de OD NHN participatie van ingezetenen van gemeenten en belanghebbenden belangrijk, maar is zij van mening dat de participatie plaats dient te vinden op de plek waar deze thuishoort, namelijk bij de mandaatgevers. Daarnaast is de OD NHN zeker bereid om haar rol te vervullen (adviseur bij en uitvoerder van beleid) en vragen te beantwoorden bij de participatie van ingezetenen van gemeenten en belanghebbenden bij haar mandaatgevers. Zeker als haar mandaatgevers aangeven dat op prijs te stellen. Het hierbij gezamenlijk optrekken zou het DB een groot goed vinden.
Tot slot zal het opnemen van een mogelijkheid tot participatie bij de OD ertoe kunnen leiden dat ingezetenen en belanghebbenden daar een beroep op willen doen in de vermeende veronderstelling dat ze daarmee invloed kunnen uitoefenen op beleid of beleidsontwikkeling. Dit vindt het DB ongewenst. Het DB vindt het belangrijk dat voor ingezetenen en andere belanghebbenden duidelijk moet zijn welk bestuursorgaan welke rol vervult.

Inhoudelijk advies van DB aan AB
Het AB wordt geadviseerd om de gewijzigde tekst van de GR OD NHN vast te stellen, waarna de GR OD NHN door de Regietafel ter besluitvorming aan de gemeenteraden en provinciale staten wordt aangeboden.

Alternatieven
Het alternatief zou zijn dat ook de zienswijze over het participatie-artikel van de provincie overgenomen wordt in de GR OD NHN. Hierboven staat omschreven waarom het DB dit ongewenst vindt.

Risico's
Geen

Vervolgprocedure
Na vaststelling van de gewijzigde tekst van de GR OD NHN in het AB wordt deze door de Regietafel ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraden en aan provinciale staten. Na besluitvorming in de gemeenteraden en provinciale staten, zullen GS van Noord-Holland de gewijzigde GR OD NHN publiceren, waarna deze in werking zal treden.

Bijlagen
1. Overzicht van de zienswijzen;
2. Gewijzigde tekst GR OD NHN;
3. Was- wordt lijst na zienswijze en technische wijzigingen.

Besluit AB op 20-3-2024
Conform voorstel.

Ondertekening

De voorzitter, De secretaris,

L.Hj. Voskuil Q.M. Foppe

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 7 mei 2024

Onderwerp: Toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Kenmerk: 2185927

Bijlagen:

1. Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord
2. Toelichting gewijzigde GR
3. Reactie ontvangen zienswijze

1. Inleiding

Op 1 juli 2022 is de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) gewijzigd. De wijziging heeft als doel de democratische legitimiteit van gemeenschappelijke regelingen (GR) te vergroten. Alle GR'en in Nederland moeten voor 1 juli 2024 aangepast worden aan deze nieuwe wetgeving. Op 4 maart hebben uw Staten besloten een zienswijze in te dienen op het voorstel tot wijzigen van de GR Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN).Gedeputeerde Staten (GS) vragen u nu om toestemming tot het treffen van de gewijzigde GR OD NHN. Op basis van artikel 51, vierde lid, van de Wgr kan toestemming slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang.

2. Zienswijze Provinciale Staten

Op 4 maart 2024 hebben uw Staten de volgende zienswijze vastgesteld. Die vervolgens gedeeld is met de OD NHN. Zienswijze provincie:

a) In het huidige voorstel wordt wat betreft de zienswijze op de financiële en strategische stukken uitgegaan van een termijn van 10 weken. De wettelijke termijnen zijn 12 weken volgens de Wet gemeenschappelijke regelingen. Wij verwachten dat de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord in de definitieve stukken uitgaat van de wettelijke termijnen.
b) De mogelijkheid tot participatie is belangrijk voor de provincie en het huidige voorstel reflecteert dat niet. Het voorstel is dan ook om de tekst voor artikel 21 met betrekking tot participatie te vervangen voor het volgende:
   i. Ingezetenen van gemeenten en belanghebbenden worden bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid op grond van deze regeling al dan niet langs de elektronische weg betrokken, voor zover dat bij krachtens wet is vereist, of voor zover door het algemeen bestuur bepaald;
   ii. Het algemeen bestuur kan, in afwijking van artikel 10, zevende lid, juncto 52, eerste lid van de wet (Wgr), een ander proces van participatie bepalen;

iii. Het algemeen bestuur betrekt de reacties in haar besluitvorming en maakt kenbaar wat het met deze reacties heeft gedaan.

De OD NHN heeft onderdeel a van de zienswijze overgenomen. De wettelijke termijn van 12 weken is opgenomen in het definitieve voorstel tot wijziging van de GR. De zienswijze van de provincie ten aanzien van participatie, onderdeel b, is niet overgenomen. Een meerderheid van de deelnemers vindt dat participatie thuishoort bij de 'mandaatgevers'. In dit geval de provincie en gemeenten die deelnemen in de OD NHN. Zij maken en stellen het beleid vast, dat de OD NHN uitvoert. In de basis zijn de mogelijkheden voor participatie daarmee voldoende gedekt, aangezien de OD NHN niet zelfstandig beleid kan maken voor de taken die zij uitvoert. Mocht in de toekomst participatie wel nodig zijn op het niveau van de OD NHN, dan willen de overige deelnemers in gesprek daarover.

De nu voorliggende gewijzigde GR is niet in strijd met de wet of het algemeen belang. Het algemeen belang van participatie op het vlak van het te voeren beleid is geborgd bij de deelnemers die het beleid maken en vaststellen.

De overige deelnemers hebben geen zienswijze ingediend op de voorgestelde wijzigingen.

4. Proces en procedure

Het voorstel tot wijzigen van de GR OD NHN ligt nu voor bij alle deelnemers van deze regeling. De colleges van de gemeenten en provincie vragen respectievelijk aan hun gemeenteraden en Provinciale Staten toestemming tot het treffen van de gewijzigde GR. Deze voordracht voorziet in deze processtap voor de provincie Noord-Holland. Uw Staten hebben de mogelijkheid om toestemming te verlenen of deze te onthouden. Dat laatste kan alleen als deze in strijd zou zijn met bestaande wetgeving of in strijd is met het algemeen belang. Juridische zaken heeft de ontwerp GR ODNHN getoetst en is tot de conclusie gekomen dat de voorgestelde wijzigingen van de GR voldoen aan de Wgr. Ook is er geen aanleiding om aan te nemen dat het huidige voorstel in strijd is met het algemeen belang.

Nadat uw Staten toestemming hebben verleend volgt er een apart GS-besluit waarbij zij het besluit nemen om de gewijzigde regeling te treffen. Wanneer alle besluiten van de betrokken colleges van deelnemers zijn ontvangen is duidelijk of de gewijzigde regeling gepubliceerd kan worden. Hiervoor moet driekwart van het aantal deelnemers (13 van de 17 deelnemers) instemmen met de wijziging van en het treffen van de gewijzigde regeling.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 30-2024

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 7 mei 2024;

gelet op Wet gemeenschappelijke regeling Artikel 51 tweede en vierde lid,

besluiten:

1. Toestemming te verlenen aan Gedeputeerde Staten tot het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d 10-06-2024
Commissie Leefomgeving
Datum commissievergadering 30-05-2024

Onderwerp:
Voordracht 30 Toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer +31235144628
boheemenm@noord-holland.nl

5 juni 2024

De commissie Leefomgeving adviseert:

De Voordracht Toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord als hamerstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 10 juni 2024.

Uittreksel concept-verslag commissie Leefomgeving 30-05-2024:

6 A-agenda Gezondheid en Milieu
6.a Omgevingsdiensten: Toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Toelichting:
Voor 1 juli 2024 moeten alle gemeenschappelijke regelingen (GR) in Nederland zijn aangepast aan de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen. Tijdens de vergadering van 4 maart 2024 heeft Provinciale Staten besloten een zienswijze in te dienen op het voorstel tot wijzigen van de GR Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. Gedeputeerde Staten vragen Provinciale Staten nu om toestemming tot het treffen van de gewijzigde regeling. Wanneer een meerderheid van de betrokken deelnemers instemt met het treffen van de regeling zal de provincie Noord-Holland de regeling publiceren. De commissie kan bijgaande stukken met elkaar en gedeputeerde bespreken en adviseert PS of de voordracht als hamerstuk of als bespreekstuk naar de PS vergadering van 10 juni 2024 kan worden doorgeleid.

De **voorzitter** constateert dat er geen inbreng vanuit de commissie is op dit agendapunt.
De voordracht Toestemming Provinciale Staten voor het treffen van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noord-Holland Noord zal als hamerstuk worden doorgeleid naar de Provinciale Statenvergadering van 10 juni 2024.

Provincie Noord-Holland 2024

Oplegnotitie Ruimtelijk Voorstel

Statengriffie

Staten- en commissieadviseur: S. Neeskens

Statencommissie: Statencommissie Ruimte maandag 27 mei 2024

Agendapunt: 4.a

Onderwerp: Visie Publieke Mobiliteit

Fase BOB-proces: Besluitvormend

OPLEGMEMO

Rol van Provinciale Staten

De visie publieke mobiliteit wordt nu ter besluitvorming aangeboden. De commissieleden kunnen met elkaar en met GS de Visie Publieke Mobiliteit bespreken. Besluitvorming vindt plaats in PS op 10 juni 2024.

Inhoud

Toelichting op het onderwerp:

De provincie werkt samen met haar partners aan beter en betaalbaar openbaar vervoer, onder andere in de kleine kernen. Daarom investeert de provincie in nieuwe vormen van openbaar vervoer en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. De provincie heeft hiervoor de Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland gemaakt. De conceptversie is de afgelopen maanden besproken met stakeholders. De provincie heeft de visie naar aanleiding van hun opmerkingen aangepast. De definitieve versie wordt nu door het College van Gedeputeerde Staten ter besluitvorming aangeboden aan Provinciale Staten.

Deze visie gaat over publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal ov in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam en omliggende provincies.

Wat wordt er van de commissie gevraagd?

- U wordt gevraagd om de Visie Publieke Mobiliteit door te nemen en te bespreken in de commissie met elkaar en met gedeputeerde Olthof. In de PS vergadering van 10 juni wordt gevraagd de voordracht Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland vast te stellen. Tijdens de PS vergadering kunt u ook eventuele moties en amendementen indienen.
-

Zijn er financiële/juridische gevolgen?

- In de Visie Publieke Mobiliteit zelf worden geen keuzes gemaakt over maatregelen of investeringen. Er zijn dan ook geen financiële consequenties. Voor de daadwerkelijke

uitvoering en realisatie van de ambities zijn de middelen nog niet georganiseerd. Hiervoor dient eerst (met medeoverheden en andere partners) verkend te worden welke maatregelen nodig en gewenst zijn voor de in de Visie Publieke Mobiliteit benoemde hoofdopgaven.

Besluitvorming hierover (inclusief over de benodigde budgetten) vindt plaats in de aanbestedingsprocedure van het regionaal ov en diverse uitvoeringsagenda's.

Proces

Wat is de historie en het vervolg van dit onderwerp?

-In de Commissie Ruimte van 15 januari 2024 is het concept Visie Publieke Mobiliteit besproken op de B-agenda. De hier besproken aandachtspunten zijn meegenomen en vervolgens verwerkt. In de huidige versie is:
- een duidelijker ordening toegepast en duidelijker omschrijving van de onderdelen van publieke mobiliteit. Hierdoor is ook minder sprake van herhaling van teksten;
- meer aandacht besteed aan de toegankelijkheid en vindbaarheid van het openbaar vervoer;
- meer aandacht besteed aan de ambitie voor deelmobiliteit, mede door het als apart onderdeel te positioneren, incl. de keuzevrijheid om waar mogelijk van verschillende vervoerwijzen gebruik te kunnen maken, inclusief (elektrische) deelauto's;
- duidelijker aangegeven dat er gedurende de looptijd van de ov-concessies er regelmatig herijkt en bijgestuurd kan worden;
- de term doelgroepen aangepast naar reisrelaties, geordend naar reismotieven. Er wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen, want publieke mobiliteit is er voor iedereen.

In bijlage 2 (Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit) vindt u een overzicht van de aanpassingen die sinds de vorige keer zijn verwerkt in de Visie Publieke Mobiliteit. Veel vragen en opmerkingen van stakeholders op het gedeelde concept gaan over de verdere uitwerking van de visie publieke mobiliteit. Dit zal plaatsvinden in de uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer. Hierover worden deze stakeholders geïnformeerd.

Na vaststelling in Provinciale Staten worden de partners geïnformeerd en wordt de Visie Publieke Mobiliteit als ambitie en kader meegenomen bij gesprekken met medeoverheden, partners en in onze lobby. Tevens dient het als instrument kader bij de beleidsuitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer.

Behandeling in de commissie op 27 mei:

- De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in twee termijnen de Visie Publieke Mobiliteit bespreken. U kunt uw (politieke) vragen stellen en het debat voeren in de eerste termijn en eventueel in tweede termijn. Voor de beantwoording is gedeputeerde Olthof aanwezig. Technische vragen kunt u voor dinsdag 21 mei 12:00 uur per mail aanleveren bij de commissieadviseur (commissieruimte@noord-holland.nl)

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. K. van der Zwart
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144882
zwartl@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 APR. 2024

Kenmerk
2233811/2233815

Uw kenmerk

Betreft: vaststellen Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit over Visie Publieke Mobiliteit.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

- Voordracht Provinciale Staten Visie Publieke Mobiliteit
- Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland
- Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034

Inzet op de regionale ketenreis voor iedereen

14 juni 2024

Voorwoord

Noord-Holland is een unieke provincie. Van het vooral stedelijke zuiden tot het bosrijke Gooi, en tot de landelijke kop van Noord-Holland. Maar waar iemand ook woont, alle inwoners van jong tot oud moeten wat ons betreft van a naar b kunnen komen met goed en betaalbaar openbaar vervoer. In deze 'Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland' schetsen we een duidelijk beeld van de ambities van de provincie op het gebied van openbaar vervoer in verschillende verschijningsvormen. We kijken daarbij naar de totale reis van onze inwoners, van deur tot deur. Wat heeft men nodig om bij familie op bezoek te gaan, op hun werk te komen of bij hun onderwijsinstelling? Al die verschijningsvormen bij elkaar noemen we 'Publieke mobiliteit'.

Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Te denken valt aan treinen, bussen en buurtbussen, maar ook aan deelfietsen en deelauto's. Publieke mobiliteit biedt reizigers een aantrekkelijk en verantwoord alternatief om zich te verplaatsen. De provincie investeert hierin en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. Zo blijven we een betrouwbaar ov-systeem aanbieden, want goed en betaalbaar openbaar vervoer is essentieel om Noord-Holland ook in de toekomst bereikbaar te houden.

We realiseren ons dat de wereld steeds sneller verandert en dat het reisgedrag van mensen mee verandert. We willen daarom inzetten op flexibele publieke mobiliteit. Dit betekent dat soms meer openbaar vervoer nodig is, soms aantrekkelijker openbaar vervoer en soms ander, meer passend openbaar vervoer. Passend bij de vervoervraag op dat moment, op die plek. Naast openbaar vervoer groeit de behoefte van reizigers om van deelmobiliteit gebruik te maken, omdat ze niet voor de hele reis de beschikking hebben over bijvoorbeeld een eigen auto of fiets. De provincie wil dit graag faciliteren, maar wel op een verantwoorde manier. Dat betekent dat publieke mobiliteit schoon moet zijn en betaalbaar. Betaalbaar voor de reizigers en betaalbaar voor de maatschappij.

Publieke mobiliteit houdt niet op bij de grenzen van onze provincie. Daarom zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met andere overheden zoals het Rijk, de Vervoerregio Amsterdam, naburige provincies en gemeenten. Ook over hoe de ideeën uit de visie er in de praktijk uit komen te zien, gaan we met partners in gesprek. Dit doen we bijvoorbeeld bij de aanbesteding van de concessies in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen. Samen werken we verder aan de realisatie van dit toekomstbeeld.

Jeroen Olthof

Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid
Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu
(regionale) Luchtvaart, OV-knooppunten
Voorzieningen, Cultuur & Sport
Sponsoring en Evenementen

Inhoud

2 | Voorwoord

4 | Samenvatting

7 | 1. Waarom een Visie Publieke Mobiliteit?
8 1.1 Waarom een Visie Publieke Mobiliteit
8 1.2 Opgaven voor mobiliteit
10 1.3 Provincie Noord-Holland als vervoerautoriteit
10 1.4 Wat is de visie publieke mobiliteit?

12 | 2. Wat is Publieke Mobiliteit in Noord-Holland?
13 2.1 Ambitie
17 2.2 Wat wil de reiziger?
19 2.3 Uitgangspunten
22 2.4 Verandering van het aanbod

25 | 3. Hoe wordt dit realiteit?
26 3.1 Hoe organiseren we publieke mobiliteit?

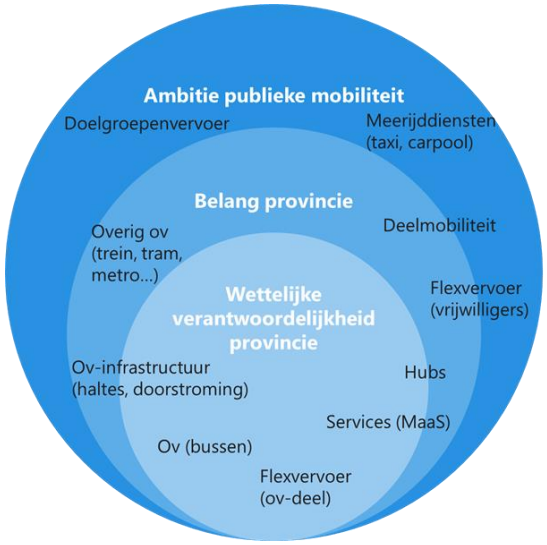
30 | 4. Succesfactoren
31 4.1 Wat is nodig om het systeem te laten werken?

Samenvatting

Waarom?

In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van deelmobiliteit, openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren.

Tot 2040 komen er in Noord-Holland 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie wil de bijbehorende groei aan mobiliteit faciliteren met duurzame mobiliteit om bereikbaarheid te borgen en bij te dragen aan klimaatdoelen, energietransitie en verkeersveiligheidsambitie.



Figuur 1 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid

Na de coronapandemie zijn reispatronen veranderd. We zien bijvoorbeeld minder ov-gebruik door thuiswerken, meer fietsgebruik en een hoger autobezit. Bovendien hebben meer mensen minder te besteden. De provincie heeft daarom nadrukkelijk aandacht voor vervoersinclusiviteit. Hiermee bedoelen we dat we iedereen in de gelegenheid willen stellen om van publieke mobiliteit gebruik te kunnen maken.

Deze visie gaat over publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal ov van de Vervoerregio en omliggende provincies.

Wat?

De ambitie van provincie Noord-Holland is dan ook om met publieke mobiliteit een aantrekkelijke deur-tot-deur reisoptie te bieden voor vervoerstromen van en naar belangrijke bestemmingen. De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden op deze belangrijke reisrelaties:

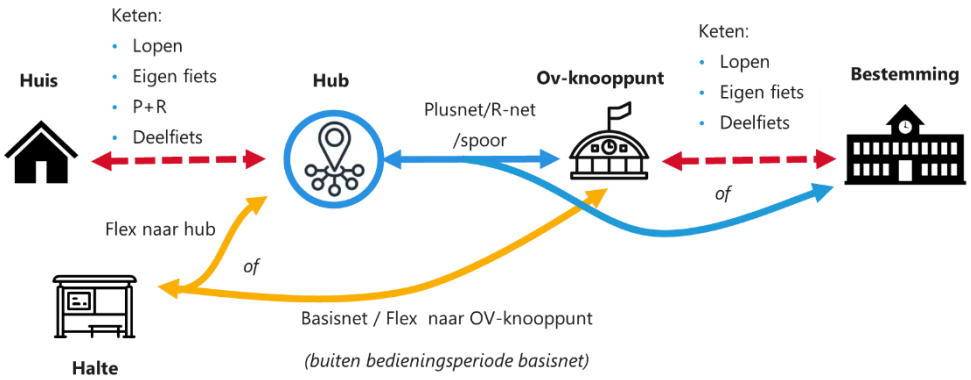
- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbaar en op tijd naar een onderwijslocatie;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen als aantrekkelijk reisalternatief;

- Ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);
- Grote stromen reizigers naar een evenement of recreatieve bestemming (b.v. het strand in het zomerseizoen) om overlast door grote aantallen (incidenteel) autoverkeer te voorkomen en om natuur en recreatief beter bereikbaar te maken.

Van deze reisrelaties maken reizigers van alle leeftijden gebruik. Ook reizigers met een mentale of fysieke beperking willen op deze relaties reizen, net als reizigers met een smalle beurs.

Om deze doelgroepen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit verschillende onderdelen:

Een ruggengraat van hoogwaardig ov: Een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen en goed voor- en natransport (ketenreis) van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Dit bestaat uit **spoor, BRT, R-net en een nieuw te introduceren Plusnet**.



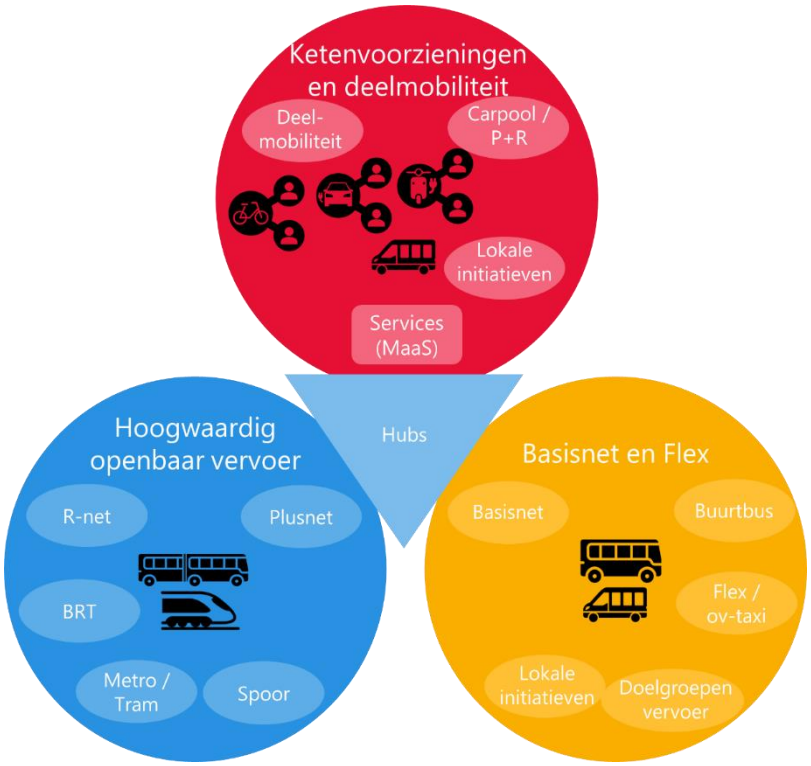
Figuur 2 Systeem van publieke mobiliteit

Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier keer per uur voor landelijk en stedelijk gebied.

Hubs: Enkele haltes in het Plusnet worden vormgegeven als hubs. Deze vormen een toegangspoort tot of overstap naar het Plusnet, met parkeervoorzieningen voor fiets en auto en een aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport.

Een vraaggericht aanbod van Basisnet en Flexvervoer: Naast en aanvullend op het hoogwaardig ov is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit vervoer is meer vraagvolgend en kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen. Mogelijkheden zijn het Basisnet of een buurtbus, met vaste haltes en een frequentie van minimaal één keer per uur. Ook Flexvervoer, OV-taxi of lokale initiatieven behoren tot de mogelijkheden, met flexibele routes en vertrektijden afhankelijk van de vraag.

Deelmobiliteit: Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken, zowel naar een hub, station of ov-knooppunt (b.v. OV-fiets), als ook direct naar de bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat daar waar de markt dit niet organiseert (b.v. in landelijk gebied) dit toch, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag.



Figuur 3 Aanbod van publieke mobiliteit

Hoe?

Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen of ze kan contracten sluiten met deelmobiliteitaanbieders. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten en het Rijk of NS voor verbeteringen op het spoor. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, investeren, subsidiëren en samenwerken.

1. Waarom een visie Publieke Mobiliteit?

1.1. Waarom een Visie Publieke Mobiliteit

In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit![1] geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren. Deze visie laat zien waarom een nieuwe visie nodig is, wat deze ambities concreet inhouden en geeft aan hoe de provincie deze ambities wil realiseren. De visie gaat over de periode 2024-2034 en vormt het kader voor de in het coalitieakkoord aangekondigde aanbesteding voor de ov-concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond, investeringen in het ov en het realiseren van ambities op het gebied van de ketenreis en deelmobiliteit. Wat publieke mobiliteit is, dat beschrijven we in Paragraaf 1.4. De uitwerking van de visie zal onder andere plaatsvinden in de Nota van Uitgangspunten en vervolgens het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de ov-concessie(s).

1.2. Opgaven voor mobiliteit

Kijkend naar de toekomst spelen in de provincie Noord-Holland diverse opgaven die van invloed zijn op het reisgedrag van de inwoners, zoals plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteitstransitie. Ook wanneer we terugkijken zien we een aantal belangrijke ontwikkelingen, zoals de veranderende reispatronen na de coronapandemie. Dit maakt dat de opgaven voor het openbaar vervoer (ov) groot zijn:

1. Ten eerste zal door de **grote woningbouwopgave** ook een stevige groei van de mobiliteit plaatsvinden. In Noord-Holland komen er tot 2040 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie zet in op het faciliteren van deze groei met duurzame vervoerwijzen (lopen, fiets en ov) via de drie pijlers Verminder, Verander en Verbeter van het Perspectief Mobiliteit[2], en sluit zo aan bij het STOMP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan ov en MaaS en dan de privéauto). De pijler 'Verminder' betekent dat de provincie inzet op woningbouwontwikkeling bij ov-knooppunten aan spoorcorridors. De pijler 'verander' betekent dat ov een grotere rol zal krijgen in de mobiliteitsopgave. Dat geldt in het bijzonder voor het daily urban system van de Metropoolregio Amsterdam, oftewel de dagelijkse vervoerstromen van en naar Amsterdam en Schiphol, maar ook bij de gebiedsontwikkeling in steden als Alkmaar, Hoorn, Haarlem en Hilversum. Hierbij sluiten we aan bij de ambities van het Multimodaal Toekomstbeeld MRA[3] waarin Rijk, provincie Noord-Holland, Vervoerregio en gemeente Amsterdam kiezen hoe de mobiliteitsopgave in de MRA opgepakt moet worden.
2. De provincie zet vol in op reductie van CO_2-uitstoot om bij te dragen aan het halen van de **klimaatdoelen**. Ook deze inzet leidt tot een grotere rol van het ov dat uiterlijk in 2030 volledig CO_2-neutraal is, zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus[4].

Figuur 4 De pijlers Verminder, Verander en Verbeter uit het Perspectief Mobiliteit

3. Het ov heeft ook een belangrijke functie voor het bieden van bereikbaarheid voor mensen die ervan afhankelijk zijn. Niet iedereen heeft de beschikking over een auto en/of fiets of is in staat om daar gebruik van te maken. Het ov biedt dan de nodige bereikbaarheid, maar moet dan wel voldoende **toegankelijk** zijn, zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer[5]. We zien dat voorzieningen in de kleinere kernen in de niet-stedelijke gebieden verdwijnen. Bewoners daar zullen soms verder naar voorzieningen zoals een winkel, huisarts of bibliotheek moeten reizen. Een deel van die bewoners doet dat met eigen auto of fiets. Anderen maken gebruik van ov of andere vormen van publieke mobiliteit. Tevens zien we dat meer mensen weinig te besteden hebben en dus zorgvuldig moeten omgaan met hun budget voor mobiliteit. Te hoge tarieven maken het ov voor deze doelgroep ontoegankelijk.
4. Bij **evenementen** kan het ov ingezet worden om grote stromen reizigers te vervoeren, zoals naar de Formule 1 in Zandvoort. Ook is het een mogelijkheid ov in te zetten om grote stromen reizigers in de zomer naar het strand te brengen, zoals we zien in Zandvoort (trein), Scheveningen (tram) en Hoek van Holland (metro).
5. We constateren ook dat reizigers hun **reisgedrag** sinds de coronapandemie hebben **aangepast**. Ze werken meer thuis en gaan steeds meer juist op dinsdag en donderdag naar kantoor, waardoor het dan drukker wordt op de weg en in het ov. Ze reizen dus minder voor hun werk, maar juist meer voor sociaal-recreatieve doeleinden. De vrijdag lijkt daardoor een weekenddag te worden en de woensdag lijkt de nieuwe vrijdag te zijn. We zien meer fietsgebruik en een hoger autobezit. Ook hebben zaken als personeelsgebrek, een afgeschaalde dienstregeling en problemen met onderhoud en schoonmaak tijdens en na de coronapandemie reizen met het ov minder aantrekkelijk gemaakt. Dit heeft bijgedragen aan de afgenomen reizigersaantallen.
6. Het reguliere busvervoer in het landelijke gebied voorziet in steeds mindere mate in de **veranderende behoefte aan vervoer**. De provincie heeft geprobeerd door middel van een gelijkmatige verdeling van het busvervoer over de provincie iedere reiziger zoveel mogelijk een gelijk voorzieningenniveau aan te bieden, passend bij de vervoervraag. Dit heeft echter geresulteerd in een fijnmazig, laagfrequent netwerk dat niet altijd aansluit bij de werkelijke vervoersvraag. Het is niet efficiënt om mensen die verspreid wonen te bedienen met een reguliere bus in een lage frequentie, waarbij ook nog vaak de situatie zich voordoet dat er bussen met geen of zeer weinig reizigers rondrijden.
7. Tegelijkertijd zien we dat het **ov financieel onder druk** staat. De kosten van het ov stijgen door hogere personeelskosten, hogere energieprijzen en duurdere voertuigen. Deze hogere kosten worden door de provincie aan de vervoerders gecompenseerd conform landelijke afspraken. Met het bestaande budget kan dus minder ov worden aangeboden. Tegelijk is sprake van gedaalde reizigersaantallen sinds 2019 door effecten van de corona-maatregelen, afgeschaalde dienstregelingen en door personeelsgebrek, waardoor de reizigersopbrengsten zijn gedaald. Hierdoor én door de keuzes die gemaakt moeten worden ten aanzien van de ambitie van deze visie staat het financiële systeem voor de bekostiging van het ov onder druk.

Kortom, het reisgedrag van reizigers verandert en het ov dient mee te veranderen om een aantrekkelijk product te zijn voor bestaande en nieuwe bewoners van de provincie. Meer reizigers verleiden om van het bestaande ov gebruik te maken helpt om kosten en opbrengsten meer in verhouding te laten zijn. Deze visie schetst de ambitie van de provincie voor publieke mobiliteit. De realisatie daarvan vergt uitwerking en keuzes voor wat betreft invulling van die ambitie.

1.3. Provincie Noord-Holland als vervoerautoriteit

De provincie is verantwoordelijk voor regionale verkeer- en vervoertaken in de provincie Noord-Holland. Daarnaast is de provincie opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Noord-Holland, met uitzondering van Amsterdam en omgeving. Dat gebied is de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam. Per deelgebied verleent de provincie Noord-Holland aan een vervoerbedrijf een concessie; een exclusief recht om het openbaar vervoer te verzorgen. In Noord-Holland zijn er drie busconcessies: Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek.

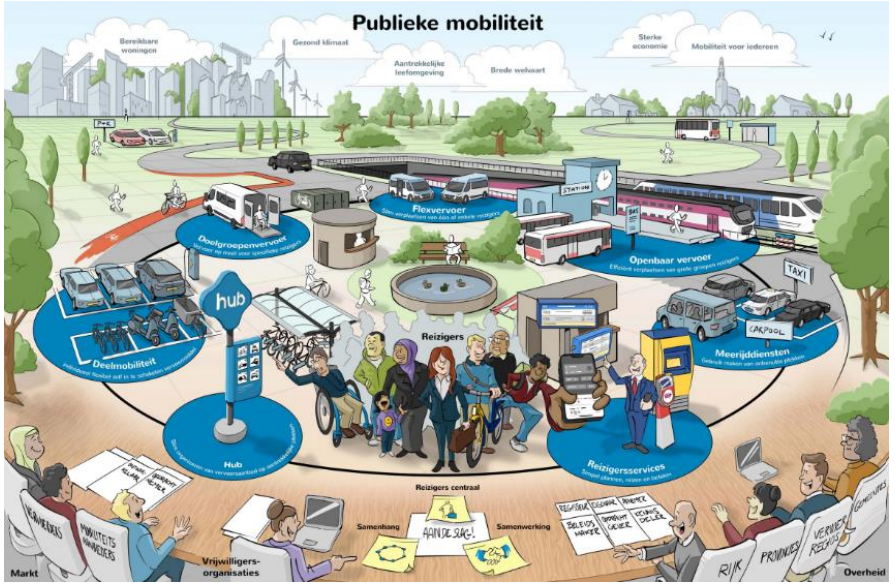
Periodiek worden deze concessies volgens de Wet Personenvervoer in concurrentie aanbesteed. Naast de verantwoordelijkheid om ov aan te besteden, voelt de provincie zich ook verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de provincie. Deze verantwoordelijkheid is gedeeld met het Rijk (verantwoordelijk voor het spoor), de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten als wegbeheerder en zorgdrager voor hun inwoners. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer (o.a. WMO-vervoer).

Deelmobiliteit en taxivervoer zijn wettelijk gezien open markten en vallen niet onder ov. Ze zijn wel onderdeel van publieke mobiliteit. Daar waar de markt niet uit zichzelf deelmobiliteit aanbiedt, kunnen overheden met de markt in gesprek over hoe deelmobiliteit te organiseren. Wat de provincie precies waar wil, hoe dit te organiseren en wat daarvoor nodig is, moet nog onderzocht worden.

Veerponten vormen vooral een belangrijke schakel in het regionale fiets- en wandelnetwerk en zijn als zodanig geen onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie spant zich hiervoor in via haar rol als (vaar)wegbeheerder en regisseur op het regionale fietsnetwerk. In deze Visie Publieke Mobiliteit wordt dit niet verder expliciet uitgewerkt.

1.4. Wat is de visie publieke mobiliteit?

Het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) hanteert een brede definitie voor publieke mobiliteit, zoals gevisualiseerd in Figuur 5. Dit zijn 'collectieve' vervoermiddelen en/of diensten die op kostenefficiënte en reizigersvriendelijke wijze in



Figuur 5 Praatplaat Publieke Mobiliteit.
Bron: Visuele Verbinders voor DOVA – IPO – CROW

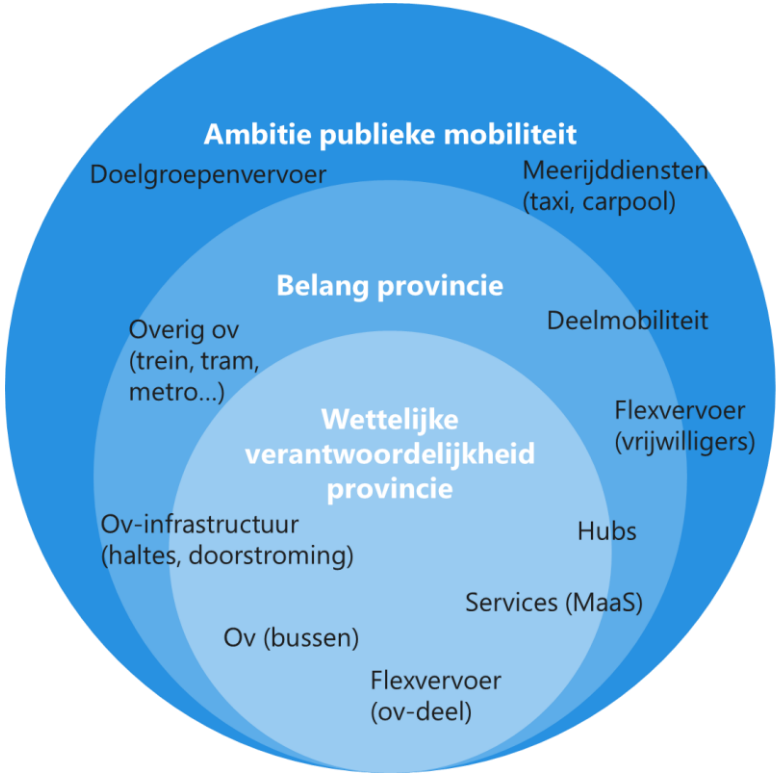
de mobiliteitsbehoefte van de reiziger voorzien. Dit systeem omvat naast openbaar vervoer ook flexibel vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, hubs, reizigersservices als het kunnen plannen van de reis en meerijddiensten zoals carpoolen en taxi.

Deze Visie Publieke Mobiliteit beschrijft de ambitie van provincie Noord-Holland voor het volledige systeem van publieke mobiliteit. Dat is een aantrekkelijk alternatief voor alle verplaatsingen waarvoor reizigers niet een eigen auto of fiets kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat overal in de provincie publieke mobiliteit goed georganiseerd is. Daarvoor is belangrijk dat de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt.

De provincie heeft voor een deel van de onderwerpen waar ze zelf niet voor aan de lat staat wel een belang, zoals spoor, deelmobiliteit en lokale infrastructuur. Veel van deze mobiliteitsvormen vragen daarom samenwerking met bijvoorbeeld gemeenten, het Rijk en NS. In Hoofdstuk 3 wordt dit toegelicht. In Figuur 6 zijn de verhoudingen tussen de ambitie, het belang en de verantwoordelijkheid van de provincie weergegeven. Het is mogelijk dat de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie in de toekomst verandert.

De visie geldt alleen voor het gebied van de ov-concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. De visie is niet van toepassing op het gebied dat de verantwoordelijkheid is van de Vervoerregio Amsterdam. De provincie wil wel zoveel mogelijk met de Vervoerregio Amsterdam samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren, waarbij uiteraard verschillen zitten tussen stedelijk en landelijk gebied.

Deze Visie Publieke Mobiliteit vervangt de Visie OV 2012-2020. Deze ov-visie beschrijft alleen het openbaar vervoer deel van de reis van de klant (van halte tot halte). Inmiddels bevindt het ov zich in een andere situatie en ligt de focus meer op de reis van deur tot deur. Delen van de ov-visie zijn nog steeds van toepassing, maar de visie voldoet niet meer voor de huidige opgaven.



Figuur 6 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid

2. Wat is publieke mobiliteit in Noord-Holland?

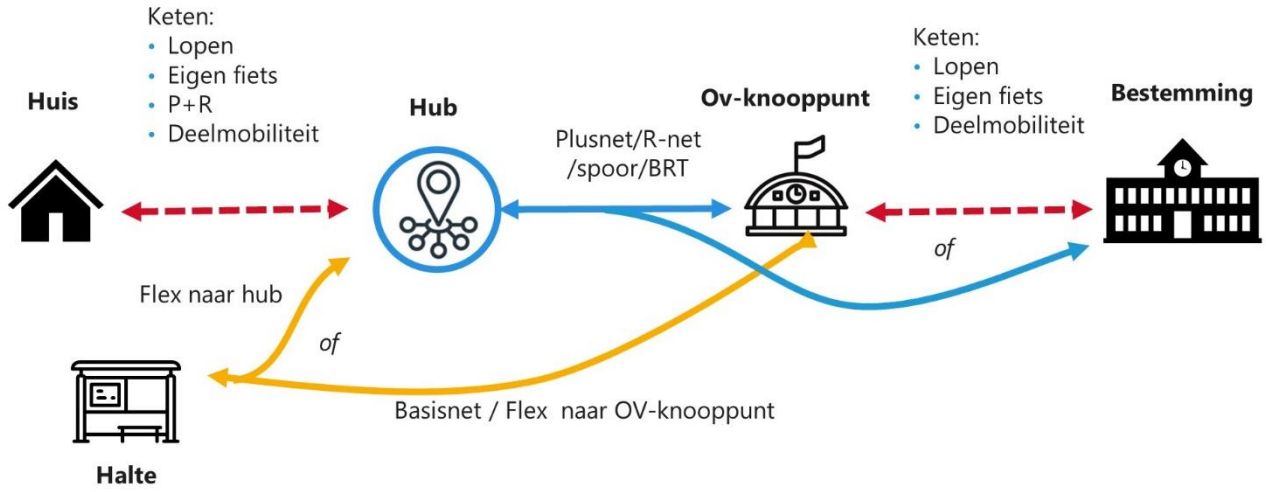
2.1. Ambitie

De ambitie van provincie Noord-Holland is om met publieke mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is of voor reizigers die niet van de auto of fiets gebruik kunnen of willen maken.

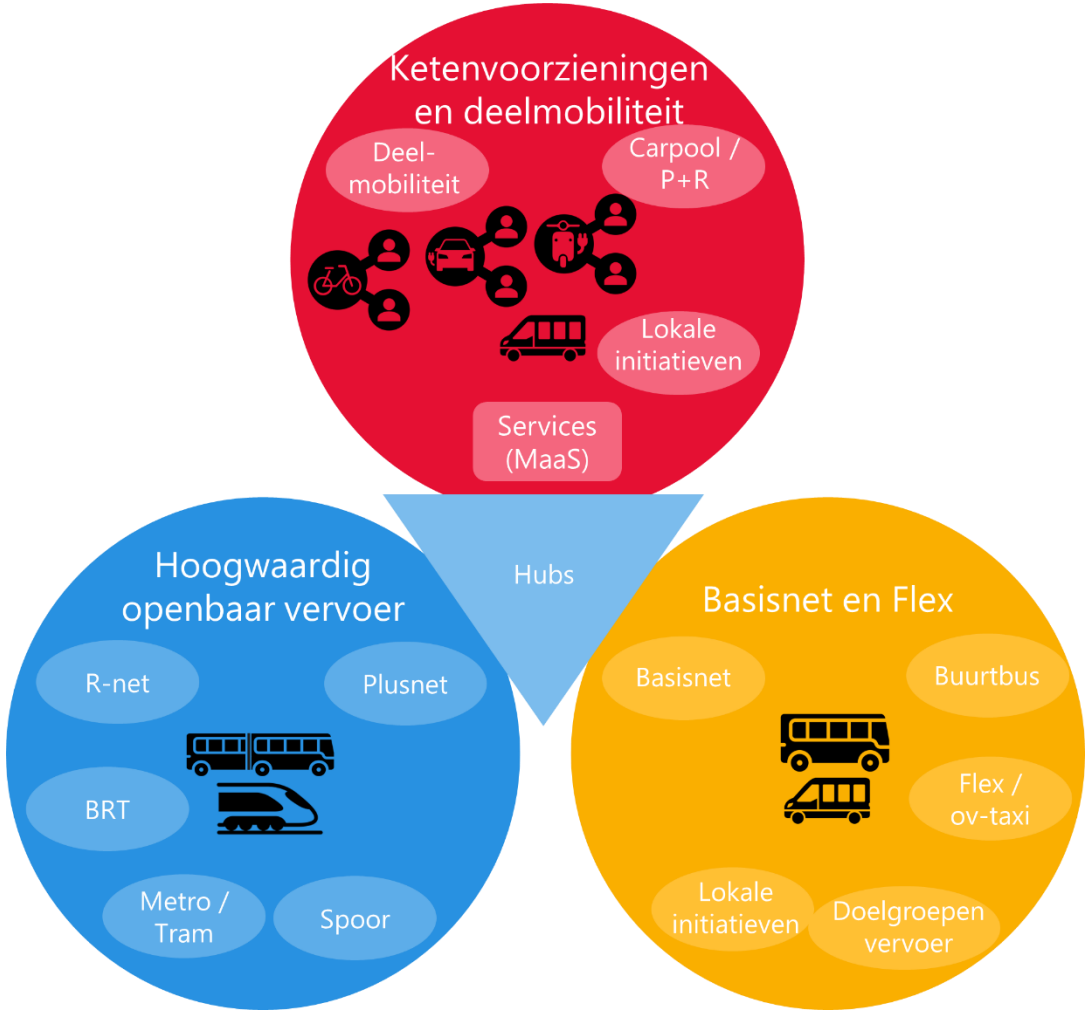
De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden om per publieke mobiliteit naar de volgende bestemmingen te kunnen reizen:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbaar en op tijd naar een onderwijslocatie;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen als aantrekkelijk reisalternatief;
- Ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);
- Grote stromen reizigers naar een evenement of recreatieve bestemming (b.v. het strand in het zomerseizoen) om overlast door grote aantallen (incidenteel) autoverkeer te voorkomen en om natuur en recreatief beter bereikbaar te maken.

Om het reizen naar deze bestemmingen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit verschillende onderdelen. Figuur 7 toont de routes van huis naar een bestemming. In Figuur 8 is het aanbod gevisualiseerd.



Figuur 7 Systeem van publieke mobiliteit



Figuur 8 Aanbod van publieke mobiliteit

Een ruggengraat van hoogwaardig openbaar vervoer

Het eerste onderdeel is een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Dit systeem bestaat uit (bestaande) **spoor**verbindingen en hoogwaardige buslijnen. In het zuiden van de provincie (met MRA-gebied) rijden **R-net**-lijnen (b.v. lijn 385) met hoge frequenties, grote halteafstanden en soms vrije infrastructuur. Voor Noord-Holland Noord en delen van de regio Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek waar geen R-net-lijnen rijden, maar wel behoefte is aan hoogwaardig ov, introduceren we **Plusnet**. Plusnet rijdt dus op andere plekken dan R-net. Deze rijden niet met de zeer hoge frequentie van R-net, maar wel met een aantrekkelijke frequentie en uitstraling, een hoge gemiddelde snelheid door een goede doorstroming en grote halteafstanden, directe verbindingen met belangrijke knooppunten en bestemmingen. Dit netwerk biedt ruimte voor de grotere vervoerstromen vanuit het landelijk gebied naar en binnen de stedelijke gebieden.

Als er sprake is van zeer grote vervoerstromen dan is Bus Rapid Transit (BRT) kansrijk. BRT is een hoogwaardige buslijn met grote voertuigen, vrijliggende infrastructuur en een zeer hoge frequentie om een grote capaciteit te bieden (vergelijkbaar met de metro).

Omdat hoogwaardig ov ook de plaatsen met schoollocaties bedient, vervallen de aparte scholierenlijnen. Dit betekent soms wel dat de scholier verder moet reizen naar de hub van het Plusnet of vanaf de halte iets verder naar school moet lopen, omdat de bus niet altijd meer direct langs de school rijdt.

In de zomer is er behoefte aan goed ov naar recreatieve bestemmingen zoals het strand. Een optie is dat buiten de spits Plusnetlijnen naar het strand gaan rijden. Mogelijk kunnen hiervoor voertuigen en chauffeurs ingezet worden die dan niet nodig zijn op de reguliere Plusnetlijnen. Ook bij grote evenementen kan een Plusnetlijn worden ingezet of worden versterkt. Hierbij is vooral de capaciteit van belang voor een goede afwikkeling. De bedieningstijden van speciale Plusnetlijnen sluiten logisch aan bij het gebruik.

De recreatieve reiziger willen we ook uitnodigen om buiten de spits en in de weekenden het systeem te gebruiken, onder andere via de 'Buitenpoorten[6]. Dit zijn station en hubs met een bijzondere ligging vlakbij een landschap, natuur- of recreatiegebied en dienen als toegangspoort. We richten de ketenreis daar zo in, dat het aantrekkelijk is om met ov en deelfiets recreatieve bestemmingen en natuur te bezoeken. Ook stimuleren we dat festivals en activiteiten nabij ov-knooppunten worden georganiseerd, om reizen met publieke mobiliteit naar dit soort bestemmingen een logische keus te laten zijn, uiteraard mits de omgeving deze activiteiten toelaat.

Hubs

Onderdeel van het Plusnet en R-net zijn hoogwaardige **hubs**, zoals ook beschreven in de Hubstrategie van Noord-Holland. Met 'hubs' bedoelen we in deze Visie Publieke Mobiliteit de corridor- en streek- en een deel van de stadsrandhubs zoals beschreven in de Hubstrategie. Dit zijn de toegangspunten van het Plusnet (en soms Rnet), oftewel de speciale haltes en ov-knooppunten. Hier zijn alle voorzieningen om het voor- en natransport te koppelen aan het ov-systeem en te wachten op de bus. Er is een beschutte wachtvoorziening, reisinformatie, een aanbod aan deelfietsen en -scooters en voldoende parkeer- en laadvoorzieningen voor (elektrische) fietsen en auto's beschikbaar om de ketenreis te faciliteren. Hubs hebben goede wachtvoorzieningen en services zoals toiletten en de mogelijkheid om wat te drinken te halen. De exacte voorzieningen per hub kunnen verschillen, afhankelijk van de aantallen in- en uitstappers en de mogelijkheid om lokale ondernemers te betrekken bij de exploitatie. Carpoolen is een mooie manier voor reizigers om te besparen op autokosten en mogelijke parkeerproblemen op de bestemming te voorkomen. Een hub kan een logische en veilige plek zijn om de auto te parkeren en mee te rijden. Het is uiteraard ook mogelijk om lopend of met de fiets naar de hub te gaan en met iemand mee te rijden. We faciliteren parkeerplaatsen bij de hubs om dit mogelijk te maken.

Gebruik van een taxi kan een aantrekkelijke reismogelijkheid zijn. Het aanbieden van taxivervoer is aan de markt. Mogelijk kunnen op hubs taxistandplaatsen worden gerealiseerd indien hier vanuit de markt behoefte aan is.

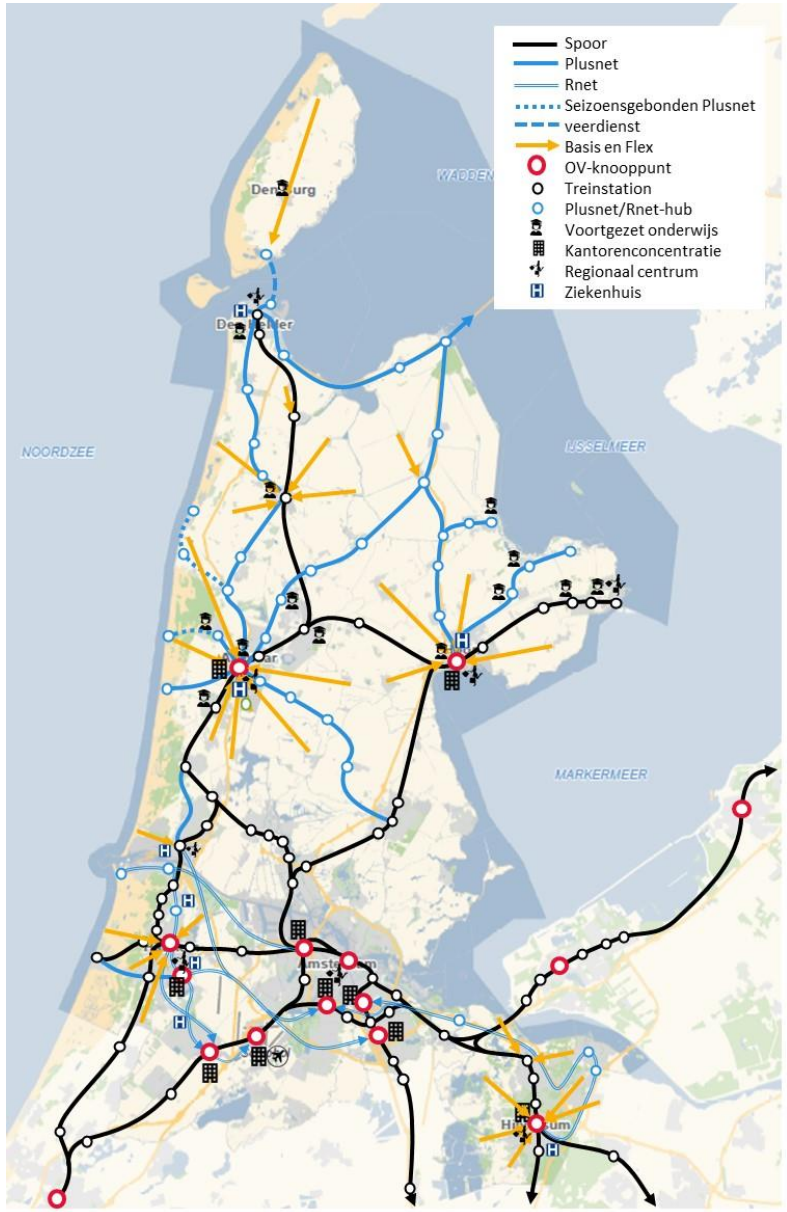
Om natuur en recreatiegebieden ook met publieke mobiliteit toegankelijk te maken, zet de provincie in op de buitenpoorten. Op deze stations en hubs is deelmobiliteit beschikbaar en starten wandel- en fietsroutes.

Basis en Flex vervoer

Naast en aanvullend op het hoogwaardig ov is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit is een tweede systeem van ov, maar dan meer vraagvolgend. Dit vervoer op maat kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen:

a) **Basisnet** wordt ingevuld met buslijndiensten en is lijngebonden (vaste route met haltes). Het Basisnet is bedoeld voor vervoerstromen die te klein zijn voor de frequente verbindingen van het Plus- of R-net, maar waar de inzet van een bus effectiever is dan Flexvervoer. Een Basisnetlijn is vergelijkbaar met een bestaande stads- of streeklijn en heeft meer haltes dan een Plus- of R-netlijn die vaak ook juist iets dichter bij huis (op loopafstand) liggen.

b) Een alternatief is de inzet van **buurtbussen**. Deze zijn een passende invulling van Basisnet als de vervoerstromen in de kleinere buurtbussen passen én als er vrijwilligers zijn die deze buurtbuslijnen willen rijden.



Figuur 9 Indicatieve uitwerking Plus, Basis en Flex in de provincie. Deze netwerken zijn flexibel in de tijd en veranderen mee met de verandering van de vervoersvraag.

c) Voor zeer kleine stromen van één of enkele personen is **Flex**vervoer voorzien. Het Flexvervoer brengt reizigers van een halte (in sommige varianten zelfs vanaf huis) naar een hub of ov-knooppunt en andersom. Directe reizen van huis naar bestemming zijn dus niet mogelijk met Flexvervoer, tenzij die bestemming bij een hub of halte ligt. Voor directe reizen kunnen reizigers een reguliere taxi of eigen vervoer gebruiken. Flexvervoer en deelmobiliteit bestaan op sommige plekken naast elkaar. De reiziger kan dan gebruiken waar diens voorkeur naar uitgaat.
Een reis met Flexvervoer dient van tevoren gereserveerd te worden en er geldt een speciaal tarief. Flex is soms ook beschikbaar als het Basisnet niet meer rijdt. Flexvervoer is gekoppeld aan een specifieke hub of een ov-knooppunt. Voorbeelden van Flexvervoer zijn de Texelhopper, FlexOveral, HubTaxi en Stop-en-go. Ook de OV-taxi van en naar stations is hier een voorbeeld van.

d) Ook specifieke **lokale initiatieven** kunnen maatwerkvervoer bieden. In Noord-Holland zijn diverse initiatieven, vaak uitgevoerd door vrijwilligers. Door deze vindbaar te maken en een betaalsysteem te organiseren, kunnen deze initiatieven ook maatwerkvervoer bieden. Deze lokale initiatieven bieden vervoer in een klein gebied, van en naar een specifieke bestemming en/of op een specifieke reisrelatie.

Doelgroepenvervoer

Doelgroepenvervoer is nodig voor kwetsbare doelgroepen die niet met regulier ov kunnen reizen. Dit is belangrijk om de mobiliteit van deze doelgroepen te waarborgen. Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om dit te organiseren. De voertuigen die voor doelgroepenvervoer worden ingezet, zijn mogelijk ook voor Flexdiensten inzetbaar (op andere momenten). Dit vergt afstemming met gemeenten en vervoerders om dit waar kan mogelijk te maken.

Deelmobiliteit

Naast het ov is **deelmobiliteit** een belangrijk onderdeel van publieke mobiliteit. Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken. Soms is deze reismogelijkheid aantrekkelijker of kosteneffectiever dan ov. NS organiseert dit bij veel stations met de (soms elektrische) OV-fiets. In grote steden komt meestal vanuit de markt een aanbod beschikbaar. In landelijk gebied is de vraag gering en zal de markt dit voorlopig niet uit zich zelf faciliteren. De provincie vindt het belangrijk dat ook in landelijk gebied deelmobiliteit, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag. In de regio Gooi en Vechtstreek loopt een onderzoek om dit in beeld te brengen.
Deelmobiliteit is ook onderdeel van de ketenreis en voor een deel van de reizigers een alternatief voor Flexvervoer. Het bestaat naast het Flexvervoer. Het organiseren hiervan zal in samenwerking met gemeenten worden opgepakt.

In Paragraaf 2.3 zijn de uitgangspunten voor elk systeem verder uitgewerkt.

2.2. Wat wil de reiziger?

Om uitgangspunten voor de onderdelen van publieke mobiliteit te kunnen opstellen, is het eerst nodig om te weten voor wie je dit wilt organiseren. Reizigers hebben verschillende wensen en behoeften als het gaat om betaalbaarheid, toegankelijkheid, frequentie, bedieningsperiode, reistijden, informatie en nabijheid afhankelijk van het motief van hun reis, oftewel waar ze naartoe reizen. De Visie Publieke Mobiliteit richt zich op verschillende reismotieven van reizigers en hun behoeften. Deze doelgroepen met specifieke reismotieven omvatten reizigers van alle leeftijden en reizigers met en zonder fysieke of verstandelijke beperking.

Reizen van en naar werklocaties

Forenzen en zakelijke reizigers reizen van, naar en tussen werklocaties. Het betreft met name de werknemers met een baan in de grotere werkgelegenheidsconcentraties waar veel reizigers tegelijk naar toe willen. Het openbaar vervoer kan en moet daar een grote rol spelen omdat vaak de capaciteit en ruimte mist om veel autoverkeer te faciliteren en het ov-systeem deze capaciteit vaak wel biedt. Deze bestemmingen concentreren zich rondom de grote steden en er wordt voornamelijk in de spits gereisd, maar ook de ploegendiensten op bijvoorbeeld Schiphol vallen hieronder.

Voor meer extensieve bedrijventerreinen is openbaar vervoer minder geschikt omdat het om dunnere vervoerstromen gaat en de autobereikbaarheid meestal geen probleem is. In Noord-Holland Noord is met de auto naar het werk gaan meestal geen probleem. Ov is vooral belangrijk voor forenzen naar de regio Amsterdam. Rijk, provincie en gemeenten willen op die relaties reizigers vanuit de auto in het ov stimuleren door ze op stedelijk ov te laten overstappen voordat ze de snelwegringen van Amsterdam belasten.

De woon-werkreiziger hecht aan een korte en betrouwbare reistijd. Dat is omdat werktijden vast liggen, hij of zij op tijd op een afspraak wil zijn en er naast het werk diezelfde dag nog meer activiteiten zijn.

- Deze reiziger heeft liever dat de bus of trein frequent rijdt, minder vaak stopt en een korte reistijd heeft. Om keuzereizigers te overtuigen is een hoge frequentie, betrouwbaarheid en kwaliteit nodig. Anders kiest de woon-werker voor de auto.
- Woon-werkreizigers zijn over het algemeen bereid verder te reizen (lopen of fietsen) naar een station, halte of hub om direct op een snelle lijn te stappen. Vanaf daar reizen ze bij voorkeur rechtstreeks naar een ov-knooppunt of belangrijke bestemming. Overstappen wordt vervelend gevonden, want dat is een risico en is een lastige onderbreking als je in het ov wilt werken.
- Het merendeel van deze groep reist in de spits, ook al zetten we via werkgeversaanpak in op spreiden over de dag en over de week. Soms wordt er langer doorgewerkt, dan is het belangrijk dat de bedieningsperiode toereikend is om nog thuis te komen. Specifiek voor bestemmingen als Schiphol is een ruimere bedieningsperiode nodig om zoveel mogelijk ploegendiensten te kunnen faciliteren.
- Betaalbaarheid is voor reizigers met mobiliteitsvergoeding vanuit de werkgever minder een beperkende factor. Voor werknemers zonder vergoeding is een lage prijs, compensatie of een kortingskaart of abonnement nodig.
- Een deel van deze groep reizigers legt iedere dag dezelfde route af, en wil vooral informatie ontvangen als hier iets in wijzigt of als er verstoringen zijn. Een ander deel van de reizen varieert per dag en tijdstip, b.v. een zakelijke verplaatsingen naar een klant. Deze reizigers willen makkelijk en betrouwbaar hun reis kunnen plannen. Deze informatie moet zowel ter plaatse en in het voertuig beschikbaar zijn als via een app of website om de reis vooraf te kunnen checken.

Reizen van en naar schoollocaties

Vooral scholieren en studenten reizen naar schoollocaties, maar ook onderwijspersoneel. Zij zijn strikt gebonden aan les- en collegetijden, die vaak minstens een kwartaal lang hetzelfde zijn. Uitgangspunt is dat op korte en middellange afstanden (tot ongeveer 7,5 kilometer) de meeste scholieren en studenten prima met de (elektrische) fiets naar school kunnen reizen. Voor afstanden die te ver zijn om te fietsen, is deze doelgroep afhankelijk van het ov. Voor studenten en scholieren die van het ov afhankelijk zijn, is het belangrijk dat de reismogelijkheden aansluiten op les- en collegetijden.

- Ze reizen voornamelijk vlak voor de eerste les naar school, en vlak na de laatste les weer naar huis. Tussen de dagen kan verschil in deze tijdstippen zitten afhankelijk van het les- of collegerooster, de weken zullen vaak een kwartaal lang hetzelfde zijn. Studenten en scholieren hebben een voorkeur voor een korte reistijd, maar omdat ze op tijd in hun les of college moeten zijn is vooral betrouwbaarheid van de dienstregeling van belang.
- Haltes zijn bij voorkeur dichtbij (op loopafstand van) de onderwijslocatie. Vanuit huis verder reizen naar een station, halte of hub is voor de student of scholier vaak minder erg, als ze samen kunnen reizen. Ze hebben in vergelijking met werkenden minder problemen met overstappen.
- Betaalbaarheid is een belangrijke factor voor scholieren en studenten die afhankelijk zijn van het ov. Studenten en mbo'ers hebben een ov-studentenkaart om gratis mee te reizen. Voor scholieren is de trein op dit moment nog relatief duur (mede omdat ze in de spits reizen) waardoor veel scholieren eerder voor een bus kiezen. Voor hen is een gelijk tarief voor bus en trein, korting of een abonnement daarom van belang, ook voor de trein.

- Ze willen ook graag op tijd weten als er verstoringen zijn in hun reguliere reis (b.v. via een pushbericht), en makkelijk een andere reis kunnen plannen als er een keer een les uitvalt.

Reizen van en naar recreatieve bestemmingen

Dit betreft onder andere bezoek van de kust, recreatiebestemmingen, natuur, musea en evenementen. Deze reiziger is meer ontspannen en hoeft niet in de spits te reizen. Voor deze bestemmingen kan ov een belangrijke rol spelen zodra het gaat om substantiële aantallen reizigers die tegelijk naar een bepaalde plek willen.

- De recreatieve reiziger heeft vaak minder tijdsdruk. In het geval van een evenement is het wel belangrijk om op tijd te komen.
- Een deel van de reizen van deze doelgroep is seizoensgebonden, zoals reizigers naar het strand. Deze reizen worden vooral in de vakanties gemaakt en meestal buiten de spits. Een ander deel is incidenteel, bijvoorbeeld in het geval van de Formule 1, een festival of concert. Concerten zijn vaak laat afgelopen, de bedieningsperiode moet dan toelaten dat reizigers nog thuis komen.
- Keuzereizigers kunnen overtuigd worden om van ov gebruik te maken, doordat ze dichtbij hun bestemming kunnen komen. De bestemming moet maximaal enkele minuten lopen zijn vanwege eventuele bagage. Bij voorkeur is de bestemming in zicht.
- De recreatieve reiziger heeft een voorkeur voor minder overstappen, omdat dit lastig is met tassen en bagage en om alle gezinsleden bij elkaar te houden.
- De recreatieve reis is vaak incidenteel. Dit vergroot het belang van goed vindbare, gemakkelijke, actuele reisinformatie. In het geval van een afwijkende dienst voor bijvoorbeeld een evenement wil deze reiziger graag geïnformeerd worden over de mogelijkheden.

Reizen van en naar winkels en voorzieningen

De vierde categorie bestemmingen waar deze visie zich op richt is het bezoek van winkels en voorzieningen. Dit zijn bijvoorbeeld de reizen naar een winkelgebied of ziekenhuis. Voor dagelijkse boodschappen wordt het ov nauwelijks gebruikt.

Om naar winkels, voorzieningen of tussen kernen te reizen is er minder tijdsdruk. Voor een afspraak in het ziekenhuis is betrouwbaarheid van de reis wel van belang.

- Haltes, hubs en stations bevinden zich bij voorkeur dichtbij de bestemming, zoals het centrum, het ziekenhuis of een andere voorziening. Overstappen is onhandig voor reizigers die boodschappen meenemen.
- De bedieningsperiode is in ieder geval rondom de openingstijden van de winkels en voorzieningen.
- Voor mensen voor wie het ov de enige reismogelijkheid is, is betaalbaarheid van belang.
- Voertuigen, haltes, hubs en stations moeten goed toegankelijk zijn voor iedereen. Sommige reizen, zoals bezoek aan een winkel of familie, zullen frequent worden gemaakt. Andere reizen, zoals een bezoek aan het ziekenhuis, zullen meer incidenteel zijn. Goede reisinformatie, die makkelijk toegankelijk en betrouwbaar is, is daarom van belang.

2.3. Uitgangspunten

De wensen en voorkeuren van reizigers met de verschillende reismotieven zijn gecombineerd tot keuzes voor de opbouw van het systeem van publieke mobiliteit. Sommige voorkeuren spreken elkaar tegen, zoals korte loopafstanden naar de halte tegenover korte reistijden. Deels is dit opgevangen in het onderscheid naar hoogwaardig ov en Basisnet en Flex, waar in het hoogwaardig ov de nadruk op snelheid en frequentie ligt, en het Basisnet korte halteafstanden voor een halte dichterbij hanteert. Daarnaast stopt het Plus- en R-net op belangrijke bestemmingen waar korte loopafstanden relevant zijn, zoals een ziekenhuis. Naast de reizigerswensen zijn ook aspecten als kosteneffectief ov en mogelijkheden van de markt meegewogen.

Om te functioneren zoals in de ambitie is beschreven en aan te sluiten bij de wensen van de gebruikers, stellen we voor de ambitie de volgende uitgangspunten, uniform of gedifferentieerd naar de onderdelen van publieke mobiliteit. Achteraan dit hoofdstuk, in Figuur 12, zijn deze uitgangspunten in een schema gevat.

Tarieven en mogelijkheden tot betalen en reserveren

De ambitie van de provincie is dat er binnen de ketenreis (ov en voor- en natransport) zo min mogelijk drempels zijn om er gebruik van de maken. De provincie streeft naar gelijke tarieven voor enerzijds bus en trein zodat het niet uitmaakt of je met de bus of de trein reist, maar ook tussen bussen van verschillende concessies, bijvoorbeeld buslijnen die vanuit Haarlem naar Schiphol of Amsterdam rijden.

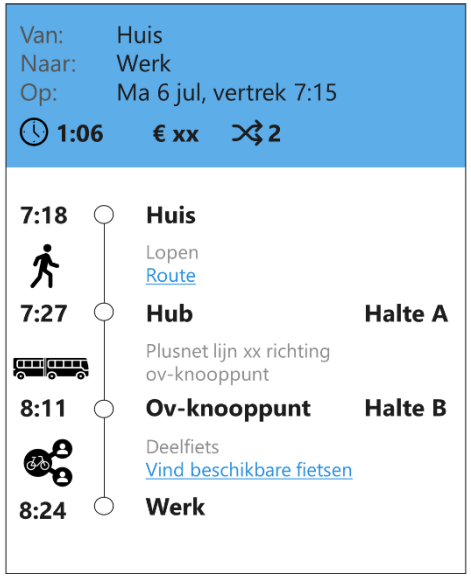
Voor het volledige systeem van publieke mobiliteit geldt dat reizigers overal moeten kunnen betalen met een ov-pas en/of een betaalpas.

Voor Plusnet, R-net (inclusief BRT), Basisnet en buurtbussen geldt het regionale ov-tarief. Voor Flex en lokale initiatieven gelden speciale tarieven en zijn niet de standaard ov tarieven en abonnementen van toepassing. Het is geen ov. Het tarief van het Flexvervoer is betaalbaar voor de reiziger voor wie dit de enige mogelijkheid is, maar mag onaantrekkelijk zijn voor reizigers die een andere optie hebben. Vrij-reizen abonnementen (zoals studentenreisproduct) zijn niet geldig.

Aangezien Flexvervoer vraagafhankelijk is, moet de reiziger een rit kunnen reserveren via een app, internet en/of telefonisch. Specifieke wensen over toegankelijkheid kunnen dan ook aangegeven worden. Misbruik van het systeem dient voorkomen te worden (wel reserveren, maar niet gebruiken). Dit kan geborgd worden door vooraf te betalen. Voor reizigers kan vraagafhankelijk vervoer aantrekkelijker zijn dan een Basisnetlijn die 1 keer per uur rijdt, omdat Flexvervoer gereserveerd kan worden op een tijdstip dat beter aansluit bij de behoefte. De reis kan mogelijk ook sneller zijn omdat niet een hele route gereden hoeft te worden. Het moeten aanvragen van een reis kan soms ook een belemmering zijn.

Reisinformatie

Reisinformatie over alle onderdelen van publieke mobiliteit, ook deelvervoer en lokale initiatieven, uniform vindbaar zijn, via een website en MaaS-apps die alle reisinformatie op één plek aanbieden. Dit is niet alleen voor reguliere ov-lijnen van belang, maar juist ook voor Flex-systemen. Hier maken reizigers minder vaak gebruik van en zijn informatie over vertrek- en aankomsttijden, bedienings-perioden, mogelijke alternatieven, beschikbare deelmobiliteit, tarieven en mogelijkheden voor reserveren essentieel. Ook ter plekke, op haltes, hubs, stations of in voertuigen, is reisinformatie beschikbaar.



Figuur 10 Illustratief voorbeeld van reisapp

Sommige reizigers, zoals ouderen, zijn minder digitaal vaardig of plannen hun reis liever middels menselijk contact. Deze mogelijkheid moet daarom beschikbaar zijn, bijvoorbeeld door loketten op knooppunten of de mogelijkheid om te kunnen bellen voor reisinformatie. Reisinformatie is daarnaast voor iedereen beschikbaar in eenvoudige taal.

Voor het hoogwaardig ov, Basisnet en buurtbussen is actuele informatie over vertragingen of wijzigingen beschikbaar, zowel op de halte als in het voertuig. In het geval van een strandlijn of evenement gaat het om een extra of tijdelijke dienst. Het is belangrijk om de reiziger te informeren over deze mogelijkheid, bijvoorbeeld middels reclame of via het evenement. Voor Flexvervoer dat gereserveerd moet worden, krijgt de reiziger persoonlijk een melding als er sprake is van vertraging.

Bedieningstijden

Er is altijd een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar tussen 6:00 en 01:00. Buiten de bedieningstijden van het Plusnet, R-net, Basisnet of buurtbussen is dan Flexvervoer beschikbaar.

Het hoogwaardig ov (Plusnet en R-net) rijdt elke dag van minstens 6:00 uur tot minstens 21:00 uur. Daarna blijft het hoogwaardig ov met een lagere frequentie rijden tot in ieder geval 23:00 uur. Specifiek voor Schiphol is een ruimere bedieningsperiode nodig om zoveel mogelijk ploegendiensten te kunnen faciliteren. Net als nu worden hiervoor speciale nachtbuslijnen ingezet.

De bedieningsperiode van het Basisnet en buurtbussen moet aansluiten op het hoogwaardig ov en de aanvangstijden van scholen. Dit is dus per locatie en per richting verschillend. Per dag van de week of tijdstip op de dag kan de inzet van Basis en Flex verschillen, afhankelijk van de vervoersvraag.

De provincie streeft ernaar om waar mogelijk een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar te hebben tussen 1:00 en 6:00 naar voorzieningen en belangrijke werklocaties. Nachtvervoer is maatwerk. Dit kan via de ov-concessie georganiseerd worden, maar ook, afhankelijk van wat het beste past bij de vraag, via een apart contract. Voor nachtvervoer zijn ook vaak aparte veiligheidsafspraken gewenst.

Toegankelijkheid

In de praktijk is elke reiziger anders, met eigen wensen en behoeften. Om publieke mobiliteit voor alle reizigers in de provincie een prettige manier van reizen te laten zijn, geldt dat er eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid. Al het ov (trein, bus en haltes) is volledig toegankelijk conform het landelijk Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. Deze eisen gelden voor de fysieke toegankelijkheid, zowel in het voertuig als op het station, de halte of de hub. Dat gaat bijvoorbeeld over rolstoeltoegankelijkheid of geleiding voor reizigers met een visuele beperking, maar ook over aanwezigheid van toiletten en toegankelijkheid van reisinformatie. Hierbij vormen de landelijke voorschriften van het kennisplatform CROW het uitgangspunt. Voor buurtbussen gelden de fysiek toegankelijkheidseisen niet, omdat de bestuurders vrijwilligers zijn en niet zijn opgeleid om reizigers met een rolstoel te kunnen begeleiden.

Naast de toegankelijkheid op haltes, hubs en in de voertuigen, is voor de reis van deur tot deur ook de first- en last mile van belang. Niet iedereen is even goed ter been of kan zelfstandig naar een (soms verder weg gelegen) halte of hub reizen, of van een halte naar de eindbestemming. Het Flexvervoer kan deze mensen naar hun bestemming brengen of thuis ophalen. Een bijkomend voordeel is dat Flexvervoer kleinschaliger is, en daarmee meer ruimte biedt voor persoonlijke aandacht.

Om publieke mobiliteit toegankelijker en gemakkelijker te maken wordt daarnaast ingezet op ov-coaches, zoals de VRA al inzet, en fietscoaches. Zij kunnen mensen helpen om reizen met het ov en/of de fiets te oefenen, om zo makkelijker zelfstandig te kunnen reizen. Naast dat dit mensen met een fysieke of verstandelijke beperking kan helpen, kan dit ook nuttig zijn voor mensen die vanwege bijvoorbeeld een andere culturele achtergrond niet gewend zijn om te fietsen of van het ov gebruik te maken.

Frequenties

Om keuzereizigers te overtuigen met hoogwaardig ov te reizen is een hoge frequentie en kwaliteit nodig. Dat betekent een frequentie voor hoogwaardige ov-lijnen (bus én trein) van minimaal 2 keer per uur gedurende de hele dag en bij voorkeur wordt tijdens de spits deze frequentie verhoogd tot 4 keer per uur in de spitsrichting. Dit zijn minimumfrequenties die gelden voor stedelijk én landelijk gebied. In het Programma van Eisen voor R-net dat in het stedelijk gebied in de MRA wordt toegepast, geldt een minimumfrequentie van zes keer per uur in de spits in beide richtingen. De vervoerwaarde moet dit echter wel rechtvaardigen. Bij BRT zijn veel hogere frequenties van toepassing om voldoende capaciteit te kunnen bieden.

De vervoervraag is ook leidend voor de frequentie van het Basisnet en buurtbussen. De minimumfrequentie is eenmaal per uur in een regelmatig patroon, afhankelijk van de vraag kan dit verhoogd worden.

Snelheid versus halteafstand

Plusnet- en R-netbuslijnen zijn vergelijkbaar met Sprinters en hebben daarom vergelijkbare halteafstanden, minimaal 2 kilometer (in binnensteden mogelijk iets korter). Voor kleinere kernen betekent dit maximaal 1 halte per kern, te weten een hub. In grote steden kunnen er meer haltes zijn, nabij belangrijke bestemmingen, zoals scholen, ziekenhuizen, centra en kantorenlocaties. Dit kan de keuzereiziger overtuigen van het hoogwaardig ov gebruik te maken. Hoewel grotere halteafstanden betekenen dat reizigers soms verder moeten reizen naar het Plus- of R-net, is beleving belangrijk: de reiziger wil het gevoel hebben lekker door te rijden en niet te vaak te stoppen. Plusnet en R-net krijgen daarom ook prioriteit bij verkeerslichten. Voor een Basisnetlijn en een buurtbuslijn geldt juist dat voor veel reizigers er een halte binnen 400-600 m te vinden is.

Sociale veiligheid

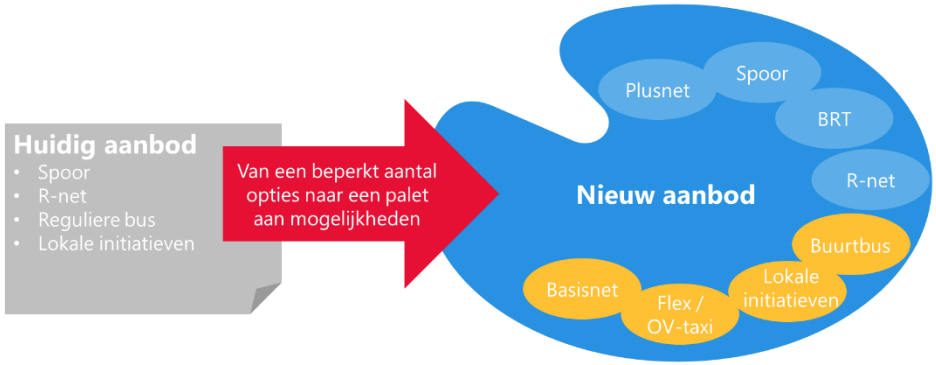
De Provincie vindt een goede sociale veiligheid een basisvoorwaarde voor goede, betrouwbare en veilige publieke mobiliteit. Voor het ov-deel worden hier met de vervoerders afspraken over gemaakt in de concessies. De vervoerders registeren incidenten en stellen jaarlijks een actieplan op om de situatie te verbeteren. Sociale veiligheid op haltes en in de omgeving is de verantwoordelijkheid van de gemeente (openbare ruimte). Daarbij wordt er bij het ontwerpen van de publieke ruimte, zoals de haltes, de hub, etc. van provinciale infrastructuur rekening gehouden met het zo inrichten dat de veiligheidsbeleving voor iedereen zo optimaal mogelijk is. Bij cofinanciering vanuit de provincie van gemeentelijke infrastructuur geven we eveneens dit uitgangspunt mee. Via de landelijke, jaarlijkse ov-klantenbarometer beoordelen reizigers ook de sociale veiligheid in het voertuig en op de halte in de vorm van een rapportcijfer. Voor de ov-concessies van de provincie betreft dit momenteel een goede beoordeling. Op hoofdlijnen wordt de sociale veiligheid in landelijke gebieden beter gewaardeerd dan in stedelijke gebieden. De provincie zet in op behoud van de gunstige beoordeling van de reizigers (gelijke beoordeling of beter). Voor maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid zoeken we tevens de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, mede vanwege de vele concessiegebied overschrijdende lijnen.

2.4. Verandering van het aanbod

Het nieuwe systeem van publieke mobiliteit zorgt voor een ander aanbod dan in de huidige situatie. Van een systeem met alleen de opties trein en bus, op sommige plekken aangevuld met lokale initiatieven, gaan we naar een breder palet aan mogelijkheden, zoals is gevisualiseerd in Figuur 11. Dit maakt dat het mobiliteitsaanbod beter aan kan sluiten op de vraag. Dit betekent ook dat een Basisnetlijn die niet genoeg reizigers heeft om als reguliere buslijn geëxploiteerd te worden, kan worden vervangen door Flexvervoer waardoor er een reismogelijkheid beschikbaar blijft.

Flexibiliteit in inzet

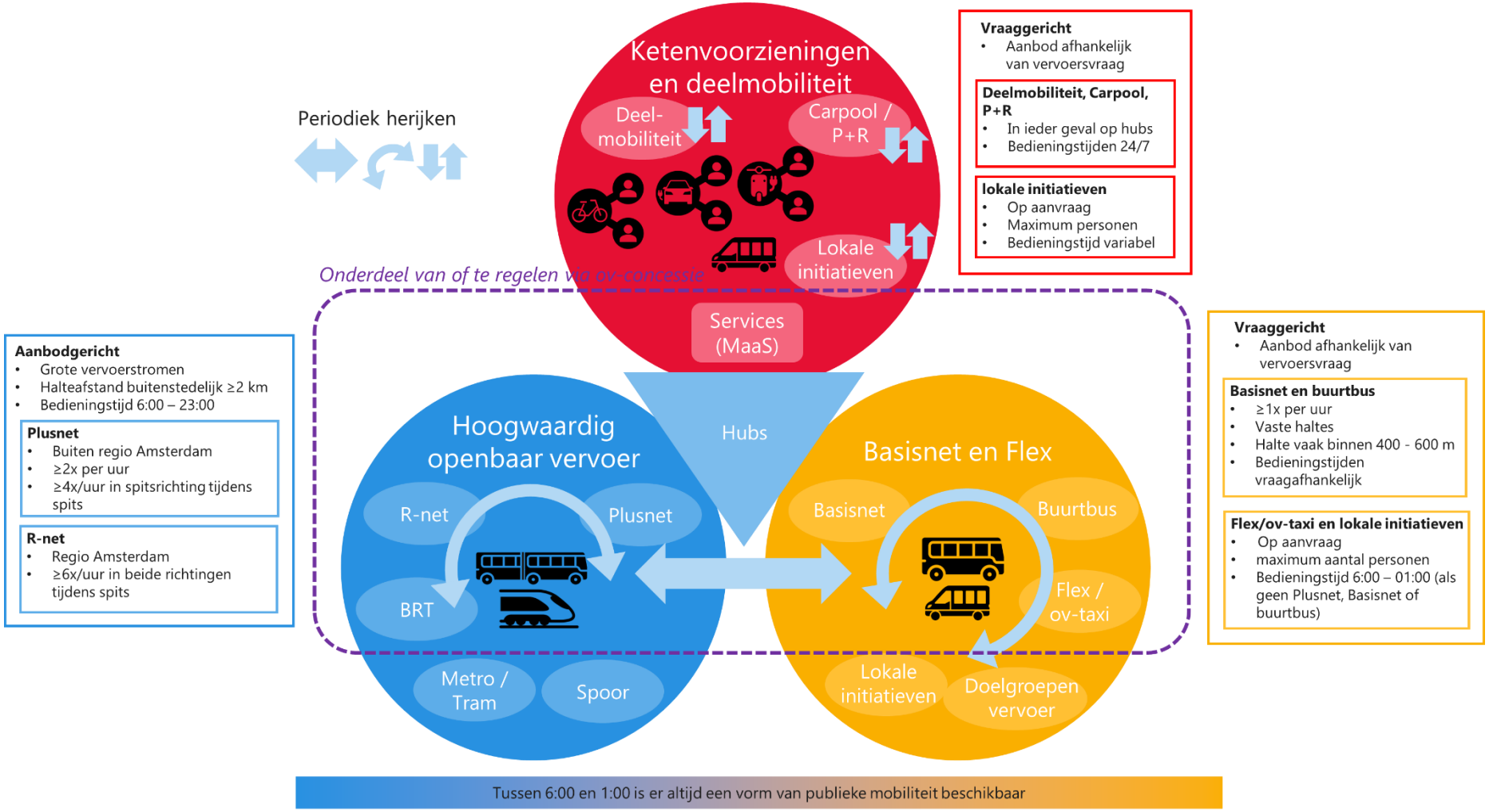
De reisbehoefte van mensen verandert in de loop der tijd. Ook zijn er allerlei ruimtelijke ontwikkelingen (het bouwen, verplaatsen of verdwijnen van woningen, bedrijven en voorzieningen) die leiden tot een andere mobiliteitsbehoefte. Daarom is het belangrijk om regelmatig het aanbod aan publieke mobiliteit aan te passen op de vervoervraag, zoals middels de pijlen ook is gevisualiseerd in Figuur 12.



Figuur 11 Verandering aanbod publieke mobiliteit

Zo kan een goed gebruikte Basisnetlijn doorgroeien naar een Plusnetlijn (en omgekeerd), kan een buurtbuslijn ontstaan uit een lokaal initiatief en kan de inzet van een Basisnetlijn nodig blijken als er veel reizigers op een reisrelatie van Flexvervoer gebruik blijken te maken (en omgekeerd). De provincie als opdrachtgever en vervoerders en aanbieders van publieke mobiliteit voeren jaarlijks het gesprek over het beter afstemmen van het vervoeraanbod op de vraag. Daarnaast worden elke drie jaar de ov-concessies herijkt. Deze herijking wordt ook afgestemd met gemeenten, het ROCOV en Provinciale Staten.

De voorkeur van de provincie gaat uit naar zoveel mogelijk hoogwaardig ov (trein, Plusnet of R-net) daar waar de vervoersstromen voldoende groot zijn. Bij kleinere stromen dan bij voorkeur bediening met reguliere lijndiensten zoals Basisnet of buurtbus. De keuze tussen een Plusnetlijn, Basisnetlijn, Flexvervoer, buurtbussen, vrijwilligers Flex of andere initiatieven is afhankelijk van de vervoervraag en welk systeem het beste lokaal past. De reizigersvraag is hierbij uitgangspunt. Kleinschalig Flexvervoer is een mooie aanvulling voor als de vervoervraag te klein is.
Overigens zijn niet alle systemen (b.v. buurtbussen) overal beschikbaar. Ook zijn vrijwilligersinitiatieven en buurtbussen gebaat bij continuïteit en duidelijkheid om de inzet van vrijwilligers te kunnen garanderen.



Figuur 12 Aanbod van publieke mobiliteit (deel gerelateerd aan ov-concessie) door provincie Noord-Holland

3. Hoe wordt dit realiteit?

3.1. Hoe organiseren we publieke mobiliteit?

Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken, zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten, het Rijk of NS, of contracten met deelmobiliteitaanbieders. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, realiseren en samenwerken. De provincie zal deze samenwerking actief en in een vroegtijdig stadium opzoeken.

In Tabel 1 (p. 29) is voor verschillende elementen uitgewerkt wie aan de lat staat voor een aspect, wanneer dit gereed moet zijn en hoe dit proces eruit ziet.

Plusnet, R-net en Basisnet

De provincie is verantwoordelijk voor het Plusnet, R-net en het Basisnet (samen het regionaal ov) in de concessiegebieden Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vecht. Dit organiseert ze door een ov-concessie aan te besteden. De uitwerking van de visie zal plaatsvinden door het opstellen van eerst een Nota van Uitgangspunten en vervolgens een Programma van eisen voor de aanbesteding van de ov-concessie(s). De nieuwe concessie(s) voor Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond gaan per juli 2028 van start. In Gooi en Vechtstreek start dit twee jaar later.

Spoor

De provincie heeft zelf geen regie over het spoor, maar heeft er wel belang bij dat de NS aantrekkelijke verbindingen en frequenties aanbiedt en dat de dienstregeling van de treinen van NS en de bussen uit het Plus- en Basisnet goed op elkaar aansluiten. Ook wil de provincie graag dat NS en regionale vervoerders hun tarieven integreren of afstemmen. Daarom gaat ze in gesprek met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NS. Dit kan middels lobby, het opstellen van een gezamenlijke spooragenda of door als provincie financieel bij te dragen (vergoeding).

Hubs

Hubs zijn een belangrijk onderdeel van het Plusnet. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie voor hubs langs provinciale wegen en gemeenten voor hubs langs gemeentelijke wegen. Omdat deze locaties langere tijd gebruikt worden en niet direct vervoer van reizigers opleveren, belegt de provincie dit niet bij de vervoerder, maar realiseert ze zelf deze assets. Het is belangrijk dat deze hubs gereed zijn bij de start van de concessie. Voor het organiseren van diverse voorzieningen op hubs gaat de provincie met gemeenten, lokale ondernemers en aanbieders van voorzieningen in gesprek om per locatie te bekijken wat gewenst en mogelijk is. Hierbij wordt ook het exploitatie- en beheervraagstuk opgepakt.

Flexvervoer

Flexvervoer zal deels via de ov-concessie worden georganiseerd. Dit zal daarom via de aanbesteding van de ov-concessie uitgevraagd worden. Er kunnen ook Flexsystemen zijn die niet via de ov-concessie kunnen of mogen worden uitgevraagd. In dat geval zal de provincie aparte contracten gaan afsluiten. Mogelijke partners hierbij zijn de Vervoerregio en gemeenten.

Buurtbussen

Buurtbussen zijn lokale initiatieven met vrijwilligers, veel ondergebracht in een vereniging. Bestaande buurtbusinitiatieven worden actief ondersteund met het beschikbaar stellen van voertuigen en het opnemen van de dienstregeling in het landelijke reisinformatiesysteem. Dit wordt via de ov-concessie georganiseerd. Nieuwe initiatieven kunnen tot stand komen door het werven van vrijwilligers in samenwerking tussen provincie, gemeenten en de ov-vervoerder. Hierbij ligt de focus op het bestendigen van bestaande buurtbuslijnen.

Lokale initiatieven
Op veel plekken in Noord-Holland bestaan lokale initiatieven om bezoekers of bewoners voor een speciale reisrelatie of bestemming een reismogelijkheid te bieden. Daarbij ligt de focus op een doelgroep of specifieke bestemming. De provincie neemt het initiatief om samen met de gemeenten te verkennen of het kansrijk en gewenst is om deze lokale initiatieven beter vindbaar te maken door ze op te nemen in reisinformatie voor publieke mobiliteit via apps of internet.

Infrastructurele investeringen
Naast hubs zijn er nog andere infrastructurele investeringen nodig, in de vorm van haltes, vrijliggende infrastructuur en verkeerslichten. Het hangt ervan af wie de wegbeheerder is bij wie de verantwoordelijkheid ligt. Hiervoor maakt de provincie afspraken met gemeenten en geeft soms subsidie. In sommige gevallen realiseert de provincie zelf de benodigde assets. Dit geldt ook voor het toegankelijk maken van haltes.

Deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis
Voor deelmobiliteit als voor- en natransport van de hubs contracteert de provincie zelf een aanbieder voor plekken waar de markt uit zichzelf geen deelmobiliteit aanbiedt. Deze deelmobiliteit moet in ieder geval bij de start van de ov-concessie beschikbaar zijn op de hubs. De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt, maar alleen in samenwerking met gemeenten. In de regio Gooi en Vechtstreek loopt een onderzoek om dit in beeld te brengen.

Informatievoorziening
Reisinformatie moet voor het volledige systeem van publieke mobiliteit goed toegankelijk zijn. Voor de trein, het hoogwaardig ov en het vervoer op maat moet dat in één app beschikbaar zijn vanaf het begin van de ov-concessie. De provincie stelt daarom eisen aan de ov-vervoerder en de aanbieder(s) van deelmobiliteit. De provincie zal dit ook bepleiten bij NS voor de NS reisplanner en bij de regionale vervoerders voor de app en website 9292. Voor lokale vrijwilligersinitiatieven faciliteert de provincie mogelijkheden om goed vindbaar te zijn, bijvoorbeeld door het bijhouden van een website. Het WMO-vervoer richt zich op een andere groep reizigers en kent een eigen informatievoorziening.

Betaalsysteem
Betalen voor publieke mobiliteit moet gemakkelijk en eenduidig zijn, met een ov-pas of een betaalpas. De provincie stelt daarom eisen aan de ov-vervoerder en de aanbieder(s) van deelmobiliteit en faciliteert aanhaking van vrijwilligersinitiatieven. Bij de start van de ov-concessie moet dit geregeld zijn. Bij een overstap naar een andere vervoerder is het daarnaast belangrijk dat dit voor eenzelfde tarief kan en zonder overstapkosten. De provincie gaat daarvoor in gesprek met andere vervoersautoriteiten.

Ov naar evenementen
Ov naar evenementen moet georganiseerd worden vanuit de organisator van het evenement die dat afspreekt met de vervoerder (en eventueel vergoedt).

Ov naar het strand
Ov naar het strand kan via de ov-concessie georganiseerd worden, mits door de betreffende gemeente en de provincie vooraf afspraken worden gemaakt over het inzetten van flankerend beleid (met name parkeerregulering, maar ook deelmobiliteit) en een goede doorstroming voor bussen. Andersom kan de inzet van ov een randvoorwaarde zijn om parkeerregulering toe te passen. Ook hier wordt waar logisch samengewerkt met de Vervoerregio.

Monitoring en evaluatie

Voor delen van publieke mobiliteit zoals deelmobiliteit en Flexvervoer zijn geen kant en klare producten beschikbaar die ingezet kunnen worden. Deze zullen worden ontwikkeld door pilots, testen en monitoren van ontwikkelingen in de markt. We zullen hiervoor enerzijds gaan samenwerken met andere overheden om van elkaar te leren en kennis te delen. Anderzijds zullen we pilots en initiatieven goed monitoren en evalueren. Hierdoor kunnen we borgen dat we producten ontwikkelen die aansluiten bij de vervoersbehoeften, maar die ook voldoende kosteneffectief zijn. De flexibiliteit in inzet en het steeds herijken van het aanbod zorgt dat de geleerde lessen gaandeweg kunnen worden toegepast.

Innovatie en slimme mobiliteit

Voor ov en voor deelmobiliteit vinden veel innovaties plaats in het kader van slimme mobiliteit. Zo is met Ov-Pay het veel makkelijker geworden om te betalen in het ov. Ook reisinformatie wordt steeds makkelijker toegankelijk en completer. Deelmobiliteit is nog in ontwikkeling. Daarbij gaat het zowel om technieken, processen als ook de behoefte en bekendheid van de potentiële reiziger. Daarom is het belangrijk om de komende 10 jaar de ontwikkelingen scherp te monitoren en waar mogelijk nieuwe mogelijkheden te omarmen en implementeren. Daarom willen we flexibiliteit inbouwen in afspraken en contracten. Onze visie is dat deelmobiliteit zodanig aantrekkelijk is dat veel mensen het gemakkelijk kunnen gebruiken en niet meer de behoefte hebben aan een eigen vervoermiddel als een auto. Daarmee neemt de parkeer- en stallingsvraag af. Voor de reiziger neemt juist de beschikbaarheid van vervoersmiddelen toe en daardoor de flexibiliteit voor het plannen van een reis.

Momenteel wordt op een aantal plaatsen geëxperimenteerd met zelfrijdend vervoer, zoals de ParkShuttle tussen metrostation Kralingse Zoom in Rotterdam en bedrijvenpark Rivium in Capelle aan den IJssel. Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen wellicht op termijn onderdeel worden van publieke mobiliteit.

Tabel 1 Aanpak van de verschillende onderdelen van Publieke Mobiliteit

Onderdeel Publieke Mobiliteit	Wie?	Wanneer?	Hoe?
Plusnet, R-net en Basisnet	Provincie (afstemming met VRA)	Nieuwe ov-concessie per juli 2028	Aanbesteding ov-concessie met aantrekkelijke concessievoorwaarden
Spoor	Provincie (samen met VRA)	Per direct	In gesprek met Rijk en NS (Lobby), gezamenlijke spooragenda, optie: exploitatiebijdrage
Hubs	Provincie, gemeenten (samen met VRA) en Rijk	Gereed start ov-concessie	Realiseren hubs als eigen asset langs provinciale wegen. Eventueel subsidiëren hubs op gemeentelijk wegennet. Hubs op Rijksgrond afstemmen met Rijk. Voorzieningen op hubs lokaal organiseren.
Flexvervoer	Provincie	Nieuwe ov-concessie per juli 2028	Aanbesteding ov-concessie met aantrekkelijke concessievoorwaarden
Buurtbussen	Lokaal initiatief en provincie	Gereed start ov-concessie	De provincie ondersteunt de initiatieven door ze te ontsluiten via een website en voertuigen met apparatuur voor reisinformatie en betallen ter beschikking te stellen via de ov-concessie.
Lokale initiatieven	Lokaal initiatief en provincie	Gereed start ov-concessie	De provincie ondersteunt de initiatieven door ze te ontsluiten via een website.
Infra-investeringen • Haltes • Vrije infra • Verkeerslichten	Provincie of gemeenten (wegbeheerder), samen met VRA	Continu (haltes bij start jaarlijks vervoerplan)	Afspraken met gemeenten (soms subsidie), realiseren eigen assets
Deelmobiliteit ketenreis	Provincie (samen met VRA)	Gereed start ov-concessie (i.c.m. hubs)	Onderzoeken waar behoefte aan is. Aanbieder deelmobiliteit contracteren
Deelmobiliteit algemeen	Markt, provincie, VRA, gemeenten	Vanaf 2024	Markt voor deelmobiliteit ontwikkelt zich reeds in steden. Provincie start pilot deelmobiliteit Gooi en Vechtstreek vanaf 2024.
Informatievoorziening	Provincie (samen met VRA)	Bij start ov-concessie	Eisen stellen beschikbaarheid data aan ov-vervoerder, aanbieder(s) deelmobiliteit, faciliteren vrijwilligersinitiatieven ten behoeve van reisinformatie websites en apps
Betaalsystemen	Provincie (samen met VRA)	Bij start ov-concessie, contract deelmobiliteit of aanhaken andere initiatieven	Eisen met betrekking tot betaalsystemen stellen aan ov-vervoerder, aanbieder(s) deelmobiliteit, faciliteren vrijwilligersinitiatieven
Ov naar evenementen	Organisator evenement	Bij start ov-concessie	Afspraken maken met vervoerder en eventueel vergoeden door organisator.
Ov naar het strand	Provincie en gemeenten	Bij start ov-concessie	Opnemen in de ov-concessie, mits door de betreffende gemeenten flankerend beleid wordt ingezet (met name parkeerregulering). Afspraken tussen provincie, gemeente en vervoerder als inzet van ov een randvoorwaarde is om parkeerregulering toe te passen.
Toegankelijke haltes	Provincie en gemeenten (samen met VRA)	Komende jaren (stapsgewijs)	Voor het toegankelijk maken van alle hubs en haltes is veel geld nodig. Rijkssubsidie is slechts beperkt beschikbaar. De provincie zet in op het allereerst en stapsgewijs toegankelijk maken van hubs en haltes langs provinciale wegen en busbanen (waar ze als wegbeheerder verantwoordelijk voor is). Daarnaast wil de provincie subsidie beschikbaar stellen aan gemeenten om in urgente situaties haltes toegankelijk te kunnen maken. In samenwerking met andere provincies en vervoerregio's zet de provincie ook in op extra Rijkssubsidie voor toegankelijkheid.

4. Succesfactoren

4.1. Wat is nodig om het systeem te laten werken?

De ambitie voor het systeem van publieke mobiliteit is groot. Een goed systeem alleen is echter niet voldoende om meer reizigers te verleiden van publieke mobiliteit gebruik te maken. Dit vraagt ook om flankerend beleid om de reizigers te overtuigen dat publieke mobiliteit soms een beter alternatief is dan de auto. Groei van het gebruik van publieke mobiliteit is nodig om het systeem toekomstvast en betaalbaar te houden. Aandachtspunt hierbij is wel dat niet alle groei in de spitsen terecht komt, omdat dit eerder tot een onbetaalbaar systeem en kwaliteitsverlies leidt, gedurende de rest van de dag. Hieronder worden enkele knoppen toegelicht waar de provincie en haar samenwerkingspartners aan kunnen draaien om het systeem van publieke mobiliteit een succes te laten zijn.

a) In het coalitieakkoord zet de provincie in op het vooral ontwikkelen van woningbouw nabij ov-knooppunten en op binnenstedelijke locaties. Op deze plekken zijn voorzieningen zoals winkels, scholen en ook werk dichtbij, zodat hiervoor niet of beperkt gereisd hoeft te worden. De nabijheid bij een station, hub of ov-knooppunt maakt het makkelijker en logischer om van hoogwaardig ov gebruik te maken. Op deze plekken is het voor de markt ook interessanter om deelmobiliteit aan te bieden. De provincie stuurt op woningbouw bij ov-knooppunten in regionale afspraken over woningbouwontwikkeling.

b) Actief parkeerbeleid op plekken met schaarse openbare ruimte vergroot de noodzaak voor het gebruik van publieke mobiliteit. Dit heeft zowel effect aan de herkomst- als aan de bestemmingszijde. Iemand die bijvoorbeeld in landelijk gebied woont waar veel ruimte voor de auto is, kan werken in meer stedelijk gebied waar de parkeerplekken schaars zijn of een betaald parkeren regime geldt. Dit maakt gebruik van publieke mobiliteit om op het werk te komen aantrekkelijker of zelfs noodzakelijk. Het bieden van overstapmogelijkheden zoals (gratis) gebruik van P+R kan helpen dit gedrag nog verder stimuleren. De provincie stemt af met gemeenten welk actief parkeerbeleid mogelijk en zinvol is.

c) Er ontstaat een aantrekkelijk hoogwaardig ov-netwerk in de provincie indien spoor, Plusnet, Rnet en BRT als een samenhangend netwerk gaan functioneren met gelijke kwaliteitskenmerken, zoals aantrekkelijke reistijden, hoge frequenties, goede overstappen, integrale reisinformatie en bij voorkeur een geïntegreerd tariefsysteem. Daarom is een goede samenwerking tussen opdrachtgevers (provincie, Rijk en Vervoerregio) en vervoerders (NS, regionaal ov en aanbieders deelmobiliteit) nodig. De provincie zoekt nadrukkelijk de samenwerking met al deze partijen om producten af te stemmen en afspraken te maken, onder andere via regulier jaarlijks overleg tussen de provincie, de Vervoerregio, NS en alle regionale vervoerders en de landsdelige OV- en Spoortafel. Daarbij is het wellicht nodig om de ambities van de provincie af te stemmen met die van andere partijen.

d) Naast het gebruik van het aanbod van hoogwaardig ov, Basisnet en Flex ziet de provincie graag dat de kortere afstanden te voet en per fiets worden afgelegd conform het STOMP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan ov en MaaS en dan de privéauto). Dit vergt een goed wandel- en fietsnetwerk, dat is aangesloten op belangrijke bestemmingen en hubs en haltes in het netwerk van publieke mobiliteit. Rnet en Plusnet buslijnen halteren uiteraard bij belangrijke bestemmingen halteren die langs de route liggen.

e) Een beter gebruik van het systeem publieke mobiliteit betekent ook dat het evenwichtiger belast wordt, oftewel dat niet iedereen op de drukste momenten reist. Er moet dan ook ingezet worden om het spreiden en mijden van de spitsen. Reizigers stimuleren om hun reisgedrag aan te passen doen we met mobiliteitsmanagement, overigens niet alleen voor OV. Met werkgevers kunnen afspraken worden gemaakt. Voor kantorenlocaties betreft dit afspraken met werkgevers over mobiliteitsmanagement dat het gebruik van publieke mobiliteit stimuleert, maar ook zorgt voor een betere spreiding van reizen over de spits, over de dag en over de week. Een samenwerking met Breikers[7] ligt hier voor de hand.

Voor bedrijventerreinen die niet altijd direct met een Plusnetlijn ontsloten worden, willen we zorgen voor een betere bereikbaarheid in de vorm van deelfietsen en/of een shuttle naar het bedrijf vanaf een verder weg gelegen hub. Uiteraard zijn goede loop- en fietsroutes van hub naar de bestemming ook belangrijk. De provincie doet mee in de regionale werkgeversaanpak en stimuleert mobiliteitsmanagementinitiatieven.

f) Naast een werkgeversaanpak, kan een scholenaanpak impact hebben om pieken in ov-gebruik te spreiden. Dit omvat bijvoorbeeld afspraken over lestijden of eventueel onderwijs op afstand. Per locatie is maatwerk logisch omdat niet overal dezelfde knelpunten en pieken in de vervoervraag zich voordoen.

g) Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten, inclusief Flexvervoer of deelmobiliteit, gepland kan worden. Voor een klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een persoon kunnen bespreken. Naast een samenhangend systeem voor reisinformatie, is ook kunnen betalen met één kaart en bij voorkeur ook één abonnement een bepalende factor in gebruiksgemak. De provincie gaat in overleg met andere vervoersautoriteiten om te zorgen voor een eenduidig tarief zonder overstapkosten.

h) De provincie is verantwoordelijk voor de regionale mobiliteit en dus regionale voorzieningen binnen publieke mobiliteit. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor lokale voorzieningen. Afstemming tussen het regionale en lokale niveau helpt om voorzieningen zoals hubs en deelmobiliteit nog aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker te maken voor de reiziger. Hierbij horen ook afspraken over beleid en kaders voor deelmobiliteit, zoals de plek die dit in de openbare ruimte inneemt. Die stellen we samen met gemeenten en de Vervoerregio op.

i) De ambitie zoals beschreven in deze visie is veel breder dan de huidige ov-concessies. Voor realisatie van de ambitie is het nodig om de visie uit te werken. Voor het ov-deel zullen keuzes gemaakt moeten worden in de voorbereiding van de aanbesteding van de ov-concessie(s), eerst met de Nota van Uitgangspunten en daarna concreter in het Programma van Eisen. Daarmee wordt ook duidelijk waar de provincie hubs wil gaan realiseren, passend bij het ov-netwerk. Ook voor deelmobiliteit is uitwerking nodig waar wat nodig is en met wie de provincie dat kan realiseren.

j) Belangrijk in het succes van publieke mobiliteit is ook of het systeem gevonden en gebruikt wordt. Marketing helpt om het diverse palet aan publieke mobiliteit goed uit te lichten en zo te zorgen dat het juiste aanbod gevonden en benut wordt. Marketing is onderdeel van de contracten die de provincie met ov-vervoerders en deelmobiliteitaanbieders sluit.

k) Om te zorgen dat het aanbod door alle inwoners gebruikt kan worden, is betaalbaarheid van het aanbod van belang. Welk niveau van betaalbaarheid voor welke inwoners wordt nagestreefd, is een politieke keuze. Relevant is ook hoe dit wordt vormgegeven, bijvoorbeeld via lagere tarieven voor iedereen, of juist korting voor bepaalde doelgroepen.

Voetnoten

1. https://www.noord-holland.nl/Configuratie/Publicaties/Publicaties/Coalitieakkoord_2023_2027_Verbindend_vooruit
2. https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit/Zie_ook/Perspectief_Mobiliteit.pdf
3. https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/application/files/6816/6850/5057/1._Multimodaal_Toekomstbeeld_MRA_definitief.pdf
4. https://zeroemissiebus.nl/bestuursakkoord/
5. https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/07/bijlage-bestuursakkoord-toegankelijkheid
6. https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/Buitenpoorten
7. https://wijzijnbreikers.nl/

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl
Documentnummer 2158378/2158383

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Beleid | Mobiliteit
In samenwerking met APPM

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xerox® Mediaservices

Haarlem, versie 14 juni 2024

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 16 april 2024

Onderwerp: Visie Publieke Mobiliteit

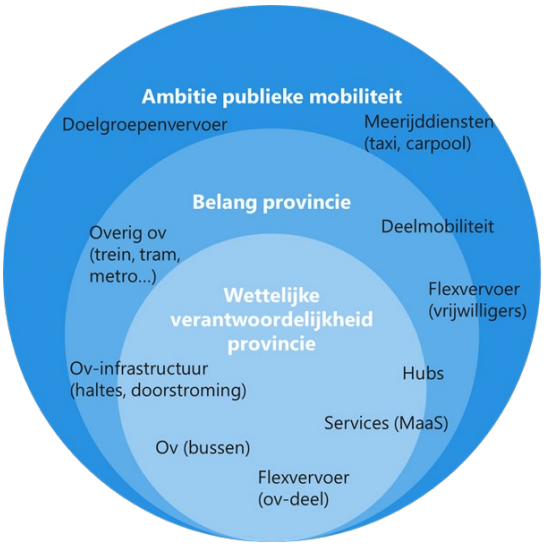
Kenmerk: 2233811

Bijlagen (2):

1. **Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland**
2. **Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit**

1. Inleiding

In het coalitieakkoord '[Verbindend vooruit!]' geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van deelmobiliteit, openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren.



Figuur 1 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid

Tot 2040 komen er in Noord-Holland 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie wil de bijbehorende groei aan mobiliteit faciliteren met duurzame mobiliteit om bereikbaarheid te borgen en bij te dragen aan klimaatdoelen, energietransitie en verkeersveiligheidsambitie. Het beleidskader hiervoor is het perspectief mobiliteit (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit).

Na de coronapandemie zijn reispatronen veranderd. We zien bijvoorbeeld minder ov-gebruik door thuiswerken, meer fietsgebruik en een hoger autobezit. Bovendien hebben meer mensen minder te besteden. De provincie heeft daarom nadrukkelijk aandacht voor vervoersinclusiviteit. Hiermee bedoelen we dat we iedereen in de gelegenheid willen stellen om van publieke mobiliteit gebruik te kunnen maken.

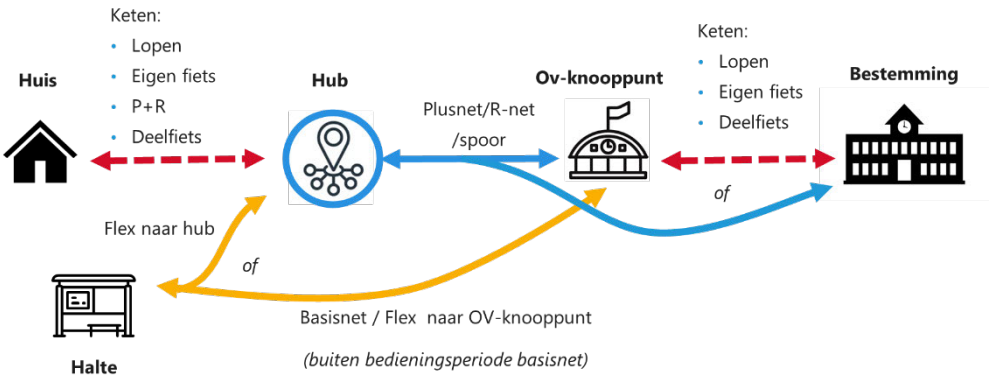
Deze visie gaat over publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal ov in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam en omliggende provincies.

Wat?

De ambitie van provincie Noord-Holland is dan ook om met publieke mobiliteit een aantrekkelijke deur-tot-deur reisoptie te bieden voor vervoerstromen van en naar belangrijke bestemmingen. De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden op deze belangrijke reisrelaties:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbaar en op tijd naar een onderwijslocatie;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen als aantrekkelijk reisalternatief;
- Ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);
- Grote stromen reizigers naar een evenement of recreatieve bestemming (b.v. het strand in het zomerseizoen) om overlast door grote aantallen (incidenteel) autoverkeer te voorkomen en om natuur en recreatief beter bereikbaar te maken.

Van deze reisrelaties maken reizigers van alle leeftijden gebruik. Ook reizigers met een beperking willen op deze relaties reizen, net als reizigers met een smalle beurs. Om deze doelgroepen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit verschillende onderdelen:



Figuur 2 Systeem van publieke mobiliteit

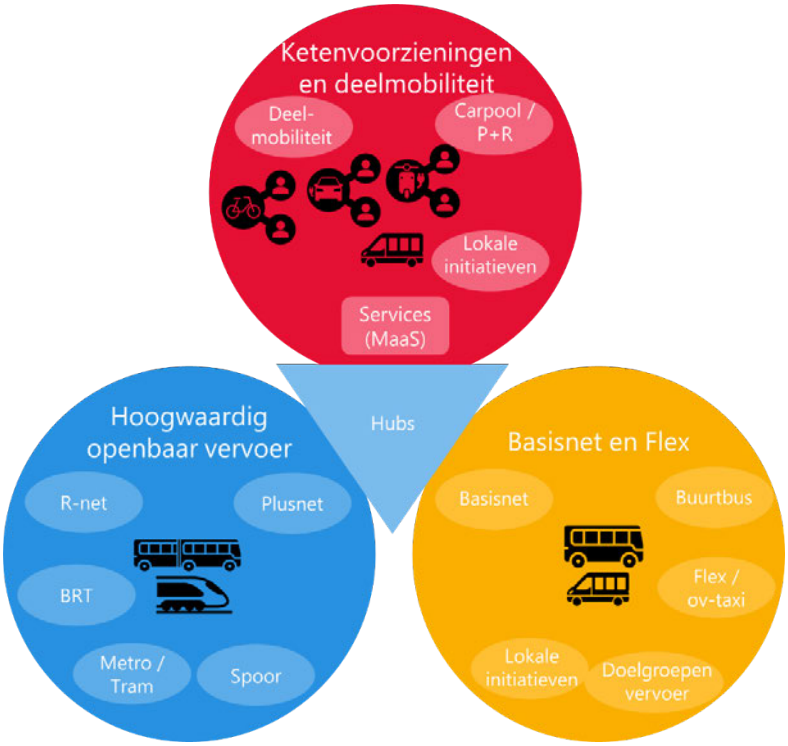
Een ruggengraat van hoogwaardig ov: een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen en goed voor- en natransport (ketenreis) van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. De basis van het netwerk van openbaar vervoer bestaat uit de bestaande treinverbindingen en snelle buslijnen die we het Plusnet noemen. Deze bussen rijden vaak, snel en verbinden knooppunten en plekken waar veel mensen komen. Zo kunnen we meer reizigers op de plek van hun bestemming brengen, zoals voor het woon-werkverkeer. Een voorbeeld hiervan zijn de R-net-buslijnen die nu al in een deel van de provincie worden ingezet: de bekende rood-grijze bussen die vaak rijden en lange

afstanden afleggen. In de andere regio's wordt het Plusnet in de toekomst stap voor stap geïntroduceerd. Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of acht keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied.

Hubs: De haltes van het Plusnet worden in de toekomst omgevormd tot hubs. Hier kan je op de bus stappen, de auto parkeren, je fiets stallen, een deelfiets pakken en misschien wel je pakketje ophalen bij de pakketautomaat. Naar de hub kom je lopend, met de fiets, auto of met de buslijnen en buurtbussen zoals we die nu ook al kennen. Op plekken waar minder reizigers zijn, zetten we Flexvervoer in, zoals een ov-taxi. En je reis plan én betaal je binnen een paar klikken in de app!

Een vraaggericht aanbod van Basisnet en Flexvervoer. Waar en wanneer het hoogwaardig ov niet rijdt, is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit vervoer op maat kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen. Mogelijkheden zijn het Basisnet of een buurtbus, met vaste haltes en een frequentie van minimaal één keer per uur. Ook Flexvervoer, OV-taxi of lokale initiatieven behoren tot de mogelijkheden, met flexibele routes en vertrektijden afhankelijk van de vraag.

Deelmobiliteit: Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken, zowel naar een hub, station of ov-knooppunt (b.v. OV-fiets), als ook direct naar de bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat daar waar de markt dit niet organiseert (b.v. in landelijk gebied) dit toch, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag.



Figuur 3 Aanbod van publieke mobiliteit (deels door provincie Noord-Holland)

Hoe?
Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen of ze kan contracten sluiten met deelmobiliteitaanbieders. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten en het Rijk of NS voor verbeteringen op het spoor. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, investeren, subsidiëren en samenwerken.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

De doelen van de Visie Publieke Mobiliteit volgen uit het Perspectief Mobiliteit. In het Perspectief Mobiliteit zijn beleidsdoelen en afwegingscriteria opgenomen die de basis vormen voor keuzes en maatregelen vanuit de Visie Publieke Mobiliteit. Voor het ov-deel van publieke mobiliteit wordt dit de komende maanden uitgewerkt in bijvoorbeeld de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de nieuwe ov-concessie Noord West Noord-Holland. Na ingang van de concessie evalueren we jaarlijks het vervoerplan en hebben we opgenomen dat we zo nodig de concessie herijken, als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

In de Visie Publieke Mobiliteit zelf worden geen keuzes gemaakt over maatregelen of investeringen. Er zijn dan ook geen financiële consequenties. Voor de daadwerkelijke uitvoering en realisatie van de ambities zijn de middelen nog niet georganiseerd. Hiervoor dient eerst (met medeoverheden en andere partners) verkend te worden welke maatregelen nodig en gewenst zijn voor de in de Visie Publieke Mobiliteit benoemde hoofdopgaven. Besluitvorming hierover (inclusief over de benodigde budgetten) vindt plaats in de aanbestedingsprocedure van het regionaal ov en diverse uitvoeringsagenda's.

Begin 2024 is een concept van de Visie Publieke Mobiliteit gedeeld met stakeholders en medeoverheden via stakeholderssessies en bestuurlijke Provinciaal Verkeer en Vervoerberaden (PVVB's). Reacties van deze partijen zijn verwerkt in de definitieve versie van de visie Publieke Mobiliteit (zie bijlage overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit). Dit betreft voornamelijk verduidelijkingen. Een deel van de reacties betreft wensen voor keuzes en maatregelen en zullen bij de uitwerking van de Visie Publieke Mobiliteit meegenomen en afgewogen worden.

4. Proces en procedure

In de Commissie Ruimte van 15 januari 2024 is het concept Visie Publieke Mobiliteit besproken. De hier besproken aandachtspunten zijn meegenomen en vervolgens verwerkt. In de huidige versie is:

- een duidelijker ordening toegepast en duidelijker omschrijving van de onderdelen van publieke mobiliteit. Hierdoor is ook minder sprake van herhaling van teksten;
- meer aandacht besteed aan de toegankelijkheid en vindbaarheid van het openbaar vervoer;
- meer aandacht besteed aan de ambitie voor deelmobiliteit, mede door het als apart onderdeel te positioneren, incl. de keuzevrijheid om waar mogelijk van verschillende vervoerwijzen gebruik te kunnen maken, inclusief (elektrische) deelauto's;
- duidelijker aangegeven dat er gedurende de looptijd van de ov-concessies er regelmatig herijkt en bijgestuurd kan worden;
- de term doelgroepen aangepast naar reisrelaties, geordend naar reismotieven. Er wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen, want publieke mobiliteit is er voor iedereen.

In de bijlage 2 Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit vindt u een overzicht van de aanpassingen die sinds de vorige keer zijn verwerkt in de Visie Publieke Mobiliteit.

Veel vragen en opmerkingen van stakeholders op het gedeelde concept gaan over de verdere uitwerking van de visie publieke mobiliteit. Dit zal plaatsvinden in de uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer. Hierover worden deze stakeholders geïnformeerd.

Na vaststelling in Provinciale Staten worden onze partners geïnformeerd en wordt de Visie Publieke Mobiliteit als ambitie en kader meegenomen bij gesprekken met medeoverheden, partners en in onze lobby. Tevens dient het als instrument kader bij de beleidsuitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

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

Ontwerpbesluit

Nr. 23-2024

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 16 april 2024;

besluiten geamendeerd (A9- A10- A11- en A13-2024):

1. De Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland vast te stellen.

Amendementen A9- A10- A11- en A13-2024 (bijgevoegd) zijn aangenomen en worden bij dit besluit betrokken.

Haarlem, 10 juni 2024

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Ag/10-6-2024 punt 9

AANGENOMEN

Amendement
Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt bevonden om daarin direct te worden opgenomen.

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 10 juni 2024
ter behandeling van de Visie Publieke Mobiliteit (VD-23)
besluiten in bovengenoemde ontwerpbesluit:

Op pagina 21 onder de kop Bedieningstijden voor de zin: "Nachtvervoer is maatwerk." het volgende toe te voegen: "De provincie streeft ernaar om waar mogelijk een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar te hebben tussen 1:00 en 6:00 naar voorzieningen en belangrijke werklocaties."

Toelichting: Idealiter zouden bijvoorbeeld Schiphol, ziekenhuizen en uitgaansgebieden ook 's nachts met een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar zijn. Nachtvervoer staat weliswaar in de visie, maar er is geen duidelijke intentie in opgenomen of de provincie dat daadwerkelijk gaat verkennen. Deze toevoeging geeft die intentie wel, maar houdt ook ruimte voor het bestuur om de mogelijkheden te verkennen waar nachtvervoer mogelijk is.

Ondertekening,

Emre Kanik	Heidi Bouhlel-Lascaris	Daniël van den Berg
D66	SP	JA21
Willemien Koning-Hoeve	Jaap Hollebeek	Maik de Weerdt
CDA	PvdD	Volt
Michel Klein	Anneke van der Helm-Chandansingh	
Christen Unie	50 PLUS	

AANGENOMEN

A 10/10-6-2024
punt 9

Amendement

Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt bevonden om daarin direct te worden opgenomen.

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 10 juni 2024

ter behandeling van statenstuk Visie Publieke Mobiliteit voordracht 23-2024

besluiten in bovengenoemde visie

op bladzijde 21:

de zinnen "In stedelijk gebied is de frequentie minimaal zes keer per uur (in beide richtingen). Dit is het huidige R-net in de MRA" te vervangen door:

"In het Programma van Eisen voor R-net dat in het stedelijk gebied in de MRA wordt toegepast, geldt een minimum frequentie van zes keer per uur in de spits in beide richtingen. De vervoerwaarde moet dit echter wel rechtvaardigen"

Toelichting:

In dezelfde alinea wordt geschreven: een minimale frequentie van vier keer per uur in de spits. Omdat de aangehaalde zin verwarring schept, stellen wij voor die te schrappen.

De aantallen hoeven pas in de concessie uitwerkingen geconcretiseerd te worden en door deze aanpassing te maken worden we flexibeler in de uitvoering. Beter en meer vervoer waar nodig.

Ondertekening,

Aletta den Boer, statenlid BBB
Jaap Hollebeek, statenlid Partij voor de Dieren
Heidi Bouhlel, statenlid SP
Jeroen Boer, statenlid VVD
Hein Stulemeijer, statenlid 50PLUS

AANGENOMEN

A11 / 10-6-2024
punt 9

Amendement

Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt bevonden om daarin direct te worden opgenomen.

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 10 juni 2024

ter behandeling van statenstuk Visie Publieke Mobiliteit, voordracht 23-2024

besluiten in bovengenoemde visie

op bladzijde 5 de zin "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier *of acht* keer per uur voor *respectievelijk* landelijk en stedelijk gebied"

te vervangen door "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier keer per uur voor landelijk en stedelijk gebied"

Toelichting:

De aantallen hoeven pas in de concessie uitwerkingen geconcretiseerd te worden en door deze aanpassing te maken worden we flexibeler in de uitvoering.

Ondertekening,

Aletta den Boer, statenlid BBB
Heidi Bouhlel, statenlid SP
Jeroen Boer, statenlid VVD
Hein Stulemeijer, statenlid 50PLUS

Bijlage, pagina 4 van 4 aangenomen amendement te betrekken bij PS-besluit nr. 23-2024.

AANGENOMEN

A 13/10-6-2024 punt 9

Amendement

Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt
bevonden om daarin direct te worden opgenomen.

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 10 juni 2024
ter behandeling van de Visie Publieke Mobiliteit (VD-23)
besluiten in bovengenoemde ontwerpbesluit:

1. Op pagina 22 onder de kop Sociale veiligheid de zin: "De provincie streeft een goede sociale veiligheid voor reizen met publieke mobiliteit na." te laten vervallen en te vervangen door de zin "De Provincie vindt een goede sociale veiligheid een basisvoorwaarde voor goede, betrouwbare en veilige publieke mobiliteit"
2. Op pagina 22 onder de kop Sociale veiligheid na de zin "Sociale veiligheid op haltes en in de omgeving is de verantwoordelijkheid van de gemeente (openbare ruimte).", de volgende zin toe te voegen; "Daarbij wordt er bij het ontwerpen van de publieke ruimte, zoals de haltes, de hub, etc. van provinciale infrastructuur rekening gehouden met het zo inrichten dat de veiligheidsbeleving voor iedereen zo optimaal mogelijk is. Bij cofinanciering vanuit de provincie van gemeentelijke infrastructuur geven we eveneens dit uitgangspunt mee."

Toelichting: De Sociale Veiligheid bij het reizen met publieke mobiliteit moet in de Provincie Noord-Holland goed geregeld zijn. Dat geldt uiteraard ook voor de publieke ruimte, zoals haltes en de nieuw te ontwerpen hubs. Uit de veiligheidsmonitor 2023 blijkt dat bijvoorbeeld de percentages jonge vrouwen tussen de 18-25 dat zich onveilig voelt in de buitenruimte in Nederland ruim twee keer zo hoog is als van de jonge mannen in dezelfde leeftijdsgroep. Daar moet een verbetering in komen.

Ondertekening,

Jeroen Boer	Emre Kanik	Aletta den Boer	Walter Freeman
VVD	D66	BBB	GroenLinks

PvdA

Gery de Boer

Reactie- en beantwoordingsoverzicht bij de Visie Publieke Mobiliteit

Meest voorkomende reacties en antwoorden concept-visie publieke mobiliteit

Veel partijen in Noord-Holland hebben de moeite genomen om te reageren op de conceptvisie. Dit zijn mede-overheden, vervoerders en belangenorganisaties. In dit reactie- en beantwoordingsoverzicht is aangegeven hoe met deze vragen en opmerkingen is omgegaan. Een aantal thema's kwam vaker terug in de reacties. In onderstaande alinea's worden deze onderwerpen nog nader uitgelicht.

Toegankelijkheid

In meerdere reacties wordt expliciet aandacht gevraagd voor toegankelijkheid. In de visie is daarom een aparte alinea over toegankelijkheid toegevoegd met deze tekst:

Het uitgangspunt van het systeem van Publieke Mobiliteit is dat elke inwoner van de provincie Noord-Holland met publieke mobiliteit op de gewenste bestemming kan komen. Elke reiziger is anders, met eigen wensen en behoeften. Om publieke mobiliteit voor alle reizigers in de provincie een prettige manier van reizen te laten zijn, geldt dat er eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid. Al het ov (trein, bus en haltes) is volledig toegankelijk conform het landelijk Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. Deze eisen gelden voor de fysieke toegankelijkheid, zowel in het voertuig als op het station, de halte of de hub. Dat gaat bijvoorbeeld over rolstoeltoegankelijkheid of geleiding voor reizigers met een visuele beperking, maar ook over aanwezigheid van toiletten en toegankelijkheid van reisinformatie. Hierbij vormen de landelijke voorschriften van het kennisplatform CROW het uitgangspunt. Voor buurtbussen gelden de fysiek toegankelijkheidseisen niet, omdat de bestuurders vrijwilligers zijn en niet zijn opgeleid om reizigers met een rolstoel te kunnen begeleiden.

Naast de toegankelijkheid op haltes en hubs en in de voertuigen, is voor de reis van deur tot deur ook de first- en last mile van belang. Niet iedereen is even goed ter been of kan zelfstandig naar een (soms verder weg gelegen) halte of hub reizen, of van een halte naar de eindbestemming. Het Flexvervoer kan deze mensen naar hun bestemming brengen of thuis ophalen. Een bijkomend voordeel is dat Flexvervoer kleinschaliger is, en daarmee meer ruimte biedt voor persoonlijke aandacht.

Om publieke mobiliteit toegankelijker en gemakkelijker te maken wordt daarnaast ingezet op ov-coaches, zoals de VRA al inzet, en fietscoaches. Zij kunnen mensen helpen om reizen met het ov en/of de fiets te oefenen, om zo makkelijker zelfstandig te kunnen reizen. Naast dat dit mensen met een fysieke of verstandelijke beperking kan helpen, kan dit ook nuttig zijn voor mensen die vanwege bijvoorbeeld een andere culturele achtergrond niet gewend zijn om te fietsen of van het ov gebruik te maken.

Schoollocaties

In de conceptversie stond opgeschreven dat bussen bij voorkeur niet bij onderwijslocaties stoppen, om scholieren en studenten te stimuleren de fiets te pakken. Deelfietsen op het station zouden dan gebruikt kunnen worden voor de last-mile. Veel – terechte – reacties gaven aan dat sommige bezoekers van onderwijslocaties afhankelijk zijn van een halte voor de deur, en hier soms zelfs hun school op uitkiezen. Ook werd aangegeven dat de parkeerruimte voor fietsen op stations al beperkt is, en deelfietsen voor veel scholieren en studenten bovendien te duur. De formulering in de visie is daarom aangepast. Bussen halteren uiteraard bij onderwijslocaties die langs de route liggen. Er zullen echter geen aparte bussen worden ingezet om scholieren of studenten op de afstand vanaf een hub, ov-knooppunt of station te vervoeren, als die afstand dusdanig kort is dat de meesten dit zouden kunnen lopen of fietsen. Voor de bezoekers van de onderwijslocaties voor wie dit niet mogelijk is en waar de buslijn ook niet langs de school komt, is altijd maatwerk mogelijk in de vorm van Flexvervoer of Wmo. De speciale scholierenlijnen zullen zoveel mogelijk geïntegreerd worden met plusnet of basisnetlijnen, zodat scholieren de gehele dag met het ov kunnen reizen.

Concretisering en uitwerking

Dit document is een visie voor de komende tien jaar, en beschrijft daarom vooral uitgangspunten en principes. Hoe dit er in de praktijk in Noord-Holland uit gaat zien wordt uitgewerkt in de komende concessies, via de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen. Hier wordt ook de precieze lokale invulling duidelijk. De lokale partners zoals gemeenten worden uiteraard betrokken bij deze concretisering.

Enkele gemeenten stelden vragen over een ondergrens van een aantal inwoners in een kern die voorzien zou moeten worden van openbaar vervoer. De kracht van publieke mobiliteit is dat er een breder aanbod komt dan in de huidige situatie, wat beter aan kan sluiten bij de vraag. Juist kernen waar nu geen enkel aanbod is, kunnen met publieke mobiliteit voorzien worden van bijvoorbeeld Flexvervoer, afhankelijk van de vraag ter plekke en op de rest van de route. Andersom is er norm voor de inzet van een Basisnetlijn. Per situatie/route/regio bepalen we de meest geschikte inzet van publieke mobiliteit.

Daarnaast spraken enkele gemeenten de wens voor een tussenvorm uit, met bijvoorbeeld kortere halteafstanden of meer dan één stop van het Plusnet in een kern, of juist hogere frequenties van het Basisnet. Het basisnetwerk heeft een minimumfrequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. Mogelijk kan ook investeren in het fietsnetwerk en fietsenstallingen naar en bij het station, ov-knooppunt of hub zinvol zijn. Dit is uitwerking in de volgende fase. Waar het gezien de vervoersvraag of bestemmingen logisch is kunnen haltes dichter op elkaar liggen. Uitgangspunt hierbij is wel dat het Plusnet een hoge frequentie en een aantrekkelijke reistijden aan kan houden. Hoe dit precies uitpakt is uitwerking in de komende fase. Hierbij spelen afwegingen als of een lijndeel een meer verbindende of ontsluitende functie heeft en of het een uiteinde van een lijn betreft.

De door gemeenten aangegeven wensen voor deze uitwerking zullen meegenomen worden bij de uitwerking. De kaart in de visie is indicatief en bedoeld om het systeem toe te lichten. De kaart is daarom niet aangepast met al deze wensen. Met het vaststellen van de visie wordt de kaart dan ook niet vastgesteld. Daarmee is nu ook niet aan te geven tot welke veranderingen de visie gaat leiden.

De visie geeft wel aan dat het aanbod ieder jaar wordt bijgesteld naar de behoefte waar dat nodig is. Een uitwerking waar nu voor wordt gekozen, is niet per definitie een blauwdruk dat tien jaar zal worden aangehouden.

Integratie/synergie met Wmo

Doelgroepenvervoer valt via het sociale domein onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Gemeenten vragen aandacht voor de relatie tussen Wmo-vervoer en de beschikbaarheid van ov. Voor een deel van de reizigers zou het mogelijk zijn om een Wmo-reiziger te combineren met een ov-reiziger, voor een deel kan dit ook niet. Voor de Nota van Uitgangspunten wordt wel onderzocht of er op voertuig- of chauffeursniveau mogelijk slimme combinaties en samenwerkingen te maken zijn. Er zijn tot nu geen geslaagde pilots of voorbeelden hiervan. We kiezen niet voor inzet op integratie voor de komende aanbesteding. Wel willen we mogelijkheden verkennen en volgen we de initiatieven in het land (b.v. aanbesteding Wmo en Flexvervoer in West-Brabant). De verantwoordelijkheid voor Wmo blijft bij de gemeente. Mogelijk gaan provincie en gemeente meer samenwerken, maar de verantwoordelijkheid wordt niet overgenomen.

Deelmobiliteit

De provincie stelt met deze visie dat zij de beschikbaarheid van deelmobiliteit in de gehele provincie belangrijk vindt. De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs met deelmobiliteit op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt. In alle gevallen wil de provincie dit doen in samenwerking met gemeenten (ook financieel). Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Wat waar nodig of gewenst is, is nader te onderzoeken (fietsen, scooters, auto’s).

Tarievenkader

Voor de aantrekkelijkheid van publieke mobiliteit is het voor de reiziger van belang om overal op dezelfde manier te kunnen betalen. Bij voorkeur moeten reizigers ook met één abonnement kunnen reizen en dat bij een reis met voertuigen van bijvoorbeeld NS, de VRA en PNH niet steeds op een andere manier de kosten worden bepaald. Als we parallelliteit tussen bus en trein willen voorkomen, is het belangrijk voor bepaalde doelgroepen dat de trein niet (veel) duurder is dan de bus, zeker als we die buslijn opheffen. Dat geldt voor een los kaartje, maar ook voor abonnementen. Ook (nieuwe) overstapkosten zijn hierbij onwenselijk. De provincie werkt daarom graag samen met de verschillende aanbieders om de tarieven af te stemmen. Daarnaast wordt via OV-pay gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald.

Reisinformatie

Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten, inclusief Flexvervoer of deelmobiliteit, gepland kan worden. Voor een klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een persoon kunnen bespreken. Ook is informatie beschikbaar op stations, hubs, haltes en in voertuigen. Naast een samenhangend systeem voor reisinformatie, is ook kunnen betalen met één kaart en bij voorkeur ook één abonnement een bepalende factor in gebruiksgemak. Ten aanzien van lokale initiatieven wil de provincie er vooral voor zorgen dat deze beter vindbaar zijn voor potentiële reizigers. Daarom wil de provincie ze (indien mogelijk en gewenst) als reismogelijkheid in reisplanners (internet, apps, MaaS).

Ouderen

Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten, inclusief Flexvervoer of deelmobiliteit, gepland kan worden. Voor een klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een consulent kunnen bespreken.

Bijlage 1: Inventarisatie onderwerpen uit reacties

- Concretisering / wat betekent dit voor mijn gemeente/lokale wensen V IIII *> concretisering en uitwerking*
- Integratie/synergie met Wmo V II *> Integratie/synergie met Wmo*
- Toegankelijkheid V *> Toegankelijkheid*
- Tarievenkader V *> Tarievenkader*
- Rol provincie deelmobiliteit (en deelauto, carpool en taxi) V *> Deelmobiliteit*
- Schoollocaties als bestemming en deelfietsen IIII *> Schoollocaties*
- Reisinformatie IIII *> Reisinformatie*
- Kleine en middelgrote kernen IIII *> concretisering en uitwerking*
- Betaalintegratie III *> Tarievenkader*
- Plek en rol provincie lokale initiatieven III *> Reisinformatie*
- Verschil huidige situatie en visie II *> concretisering en uitwerking*
- Ouderen
- Onderscheid plusnet/basisnet/ov/publieke mobiliteit
- Vervoerssysteem integraal benaderen
- Handhaving voorzieningenniveau
- Zakelijke reiziger
- Verantwoordelijkheid provincie
- Samenwerking met partners
- Halteafstand
- Hoe van reizigerswensen naar eisen
- Meer uitleg Basis/Flex
- Deelmobiliteit aantrekkelijker voor de reiziger?
- Flex volwaardige optie
- Mobiliteit bij nieuwbouwlocaties
- Aanpassingen vóór concessie
- Werkgeversaanpak
- Innovatie

Bijlage 2: Overzicht alle reacties en antwoorden

Reactie/advies/vraag	Antwoord	Opgenomen/ verwerkt in visie
Mist enigszins de innovatie in het vervoer zoals zelfrijdend vervoer.	Opgenomen in visie paragraaf 3.1: Momenteel wordt op een aantal plaatsen geëxperimenteerd met zelfrijdend vervoer, zoals de ParkShuttle tussen metrostation Kralingse Zoom in Rotterdam en bedrijvenpark Rivium in Capelle a/d IJssel. Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen op deze manier een plek krijgen.	Ja, toegevoegd aan de tekst
Toegankelijkheid soms wat mager beschreven en soms ook een beetje tegenstrijdig. Een kind in een rolstoel dat naar school gaat heeft geen behoefte aan de bus die op het station stopt en niet bij de school, bijvoorbeeld…. Sowieso zijn (HOV) lijnen met grote afstanden tussen de haltes voor de toegankelijkheid niet geweldig, volgens mij. Staat daarover wat opgeschreven in dat Bestuursakkoord?	In het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 is niets opgenomen over de afstand tussen haltes.	Ja, toegevoegd aan de tekst

Graag wil ik reageren op de Visie Publieke Mobiliteit provincie Noord-Holland. In Hoofdstuk 1.4 merkt u op “Daarvoor is belangrijk dat de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt.” In hoofdstuk 2.2 geeft u voor de scholier en student het volgende aan: “Haltes zijn bij voorkeur dichtbij de onderwijslocatie.” In hoofdstuk 2.3 meld u: “Omdat hoogwaardig ov ook de plaatsen met schoollocaties bedient, vervallen de aparte scholierenlijnen.” In Hoofdstuk 4.1 gooit u dit bij punt d) overboord: “Naast het gebruik van het aanbod van hoogwaardig ov, Basisnet en Flex ziet de provincie graag dat de kortere afstanden te voet en per fiets worden afgelegd conform het STOMP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan ov en MaaS en dan de privéauto). Dit vergt een goed wandel- en fietsnetwerk, dat is aangesloten op belangrijke bestemmingen en hubs en haltes in het netwerk van publieke mobiliteit.” Hier introduceert u het STOMP-principe, tussen de regels door staat dat ook in figuur 7 (en de samenvatting, maar die laat ik buiten beschouwing) Dit principe hoort niet in dit hoofdstuk, maar moet veel eerder duidelijk gemaakt worden, als onderdeel van de visie in hoofdstuk 1.2. Ik merk daarbij op dat het principe strijdig kan zijn met “de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt” met name als er twee keer eigen fiets in zit. Eigen fiets in de openbare ruimte is niet altijd even betrouwbaar, fietsen geparkeerd in de openbare ruimte worden nogal eens gevandaliseerd. “Om fietsen naar school daarnaast te stimuleren, rijden de buslijnen bij voorkeur niet langs school, maar stoppen op het station. Leerlingen die op fietsafstand wonen zullen dan eerder de fiets pakken dan de bus. Leerlingen die verder wonen en wel afhankelijk zijn van het ov, maken bij voorkeur gebruik van een (tweede) eigen fiets, of wellicht deelfietsen voor de leerlingen van de school. Vanaf het station naar school.” Deze triggerde me dus in het geven van de reactie. Hij staat haaks op het gestelde in 2.2. en 2.3 waar OV juist langs de schoolomgeving gaat. U geeft aan goed OV van deur naar deur te willen, maar stelt u dat als die deur van een school is de bus er niet langs gaat. Verder vraag ik mij af of de NS vrolijk wordt van al die extra fietsen die op deze manier op het station terecht komen. Verder past het in het negatieve beeld dat OV je brengt van de plaats waar je niet bent, naar de plaats waar je niet moet zijn. Ook punt e) over bedrijventerreinen die niet met OV ontsloten worden staat haaks op onze wens de bedrijventerreinen wel te ontsluiten, in het kader van de pijler Verander uit het perspectief mobiliteit is het wenselijk dat bedrijventerreinen ook goed ontsloten worden. Dit is iets voor de langere termijn, er moet natuurlijk wel een vervoersvraag zijn, en op het moment zal die in het landelijk gebied zeer beperkt zijn door hoog auto-gebruik.	- Antwoord op STOMP-principe in paragraaf 1.2 introduceren: Het STOMP-principe wordt nu eerder benoemd, in 1.2. - Antwoord op halteren bij scholen: De tekst is aangepast: Rnet en Plusnet buslijnen halteren uiteraard bij scholen die langs de route liggen. Echter, er zullen geen bussen meer worden ingezet om scholieren op korte afstand tussen bijvoorbeeld een station of ov-knooppunt en een school worden ingezet als scholieren deze afstand ook kunnen lopen of fietsen. Leerlingen die op fietsafstand wonen zullen dan eerder de fiets pakken dan de bus. Leerlingen die verder wonen en wel afhankelijk zijn van het ov, maken bij voorkeur gebruik van een (tweede) eigen fiets, of wellicht deelfietsen voor de leerlingen van de school voor de reis vanaf het station naar school. Voor scholieren die minder valide zijn is altijd maatwerk beschikbaar. Voor scholieren die van bijzonder onderwijs gebruik maken wordt door gemeenten speciaal doelgroepenvervoer georganiseerd, ook omdat deze scholieren vaak niet zelfstandig kunnen reizen. - Antwoord op de reactie op 4.1 e: Er staat dat bedrijventerreinen niet altijd met een Pluslijn ontstloten worden. Dat betekent niet dat bedrijventerreinen niet met ov ontsloten worden, maar het is waarschijnlijker dat dit met een Basisnetlijn gebeurt, of in overeenkomst met werkgevers bijvoorbeeld met een shuttle.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

In de quote van gedeputeerde Olthof, en in stuk zelf valt mij op dat de termen Publieke Mobiliteit en (beter) OV door elkaar heen worden gebruikt. Dit lijkt een bewuste keuze, klopt dat? De reden dat ik dit vraag is omdat ik wat worstel met het populaire begrip 'OV' aan de ene kant, versus het formele -wettelijke- begrip 'OV' aan de andere kant. Er is landelijk inmiddels ook wel een soort besef dat de wettelijke term wat sleets is, en dat de wet Personenvervoer 2000 (waar de term uit volgt) niet helpt met bijvoorbeeld deelmobiliteit en vraaggestuurde diensten. Er zijn een aantal verbanden waarin hier over wordt gesproken. Bij DOVA, daar zit je collega Lody Warmerdam ook aan tafel. Maar ook bij I&W wordt gewerkt aan een landelijke definitie. Dit traject wordt getrokken door Dirk Grevink. Laatste bijeenkomst zag ik vrijwel alle DO's aan tafel, behalve Noord-Holland. Ik vroeg er nog naar, maar werd me niet duidelijk waarom niet of wel. Zou jullie eventueel kunnen bijpraten of in contact brengen met Dirk indien gewenst. In ieder geval, het zou helpen wat inzicht te hebben in jullie overwegingen qua woordkeuze. Is het gebruik van de term OV in deze context inderdaad bewust meer gericht op wat de gebruiker eronder verstaat, en minder gericht op hoe dat nu (nog) wettelijk verbijzonderd is tot -lijngebonden- bus, tram, metro, trein, ferry? Of lees ik het verkeerd en betekent (beter) OV alleen die verbijzonderde modaliteiten waar je als DO ook per definitie over gaat? Goed om in dit verband ook van ons te weten. Wij gaan -vanwege diezelfde wet- formeel niet over vraaggestuurd en deelmobiliteit. Dat doen gemeenten by default, mits ze daarvoor in actie komen. Dat komen ze veelal niet, en ze kijken naar ons. Wij willen daarom, in ieder geval voor deelmobiliteit, kijken of wij deze bevoegdheden kunnen overnemen. Bijgevoegd een infographic waar we nu staan. Ik acht het zeer waarschijnlijk dat we -op termijn- bij vraaggestuurd tot ongeveer dezelfde conclusie komen qua rolverdeling.	Publieke mobiliteit wordt in de visie breder gebruikt dan alleen ov. Waar over ov wordt gesproken betreft het Plusnet, Basisnet of de trein, publieke mobiliteit gaat over het bredere systeem dat de reis van deur tot deur mogelijk maakt, afgezien van eigen vervoer als fiets en auto. Wij hanteren de definitie van DOVA voor publieke mobiliteit.	Toelichting gegeven, geen aanpassing in de visie vereist

• In het algemeen de vraag wanneer een concretiseringsslag wordt gemaakt, het document blijft wat oppervlakkig. De crux zal zitten in het uitrollen van het netwerk en waar de hubs komen. De hele concrete uitwerking blijft nog uit, maar daarvoor is het ook nog een visie. Kun je aangeven wanneer die uitwerking start? • Graag het vervoerssysteem integraler bekijken. Het aanbod beter laten aansluiten op de vraag en regionale ontwikkelingen en kansen. • Voor Hoorn is het belangrijk dat het bestaande voorzieningenniveau minimaal gehandhaafd blijft. Dat past ook bij de ambitie van Hoorn als regionale functie in Westfriesland.	Antwoord op concretiseringsslag: Dit document is een visie voor de komende tien jaar, en beschrijft daarom vooral uitgangspunten en principes. Hoe dit er in de praktijk in Noord-Holland uit gaat zien wordt uitgewerkt in de komende concessies, via de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen. Antwoord op vervoerssysteem integraal bekijken: dit is juist de insteek voor de visie om het aanbod beter af te stemmen op de vraag. De uitwerking komt dus in de NvU en het PvE. Antwoord op voorzieningenniveau handhaven: De insteek voor publieke mobiliteit is om het aanbod in de gehele provincie beter op de vraag te laten aansluiten. Dat kan soms betekenen dat bestaande lijnen een andere invulling krijgen en bijvoorbeeld een andere route rijden, gecombineerd worden met een andere lijn, een hogere of lagere frequentie krijgen, of met een ander soort dienst worden ingevuld (bijv. van Basisnet naar Flex of van Basisnet naar Plusnet). We kunnen niet garanderen dat het huidige voorzieningenniveau behouden kan blijven, maar de nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag. Soms wordt het aanbod meer, soms minder en vaak 'anders'.	Ja, in tekst ook verwijziging naar NvU en PvE benoemd.
Deelvervoer en flex (i.r.t. Basisnet) a. Meer deelmobiliteit zoals benoemd in de hub strategie. b. Flexvervoer dient verder uitgewerkt te worden. Komt deelmobiliteit onderhanden bij de provincie? Is dit een onderdeel van flex of een aanvulling? c. Zijn er concrete plannen om deelmobiliteit te contracteren? Denk hierbij ook aan burgerinitiatieven. d. Graag 1 app of reserveringssysteem voor al het deelvervoer. e. Op pagina 19 wordt flexvervoer bijna actief ontmoedigd. f. Hoe wordt voorkomen dat een wankele lijn niet gelijk een flexlijn wordt.	Deelmobiliteit is geen onderdeel van flex, maar staat daarnaast en is wel onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie kan een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt. Dit wordt georganiseerd in samenwerking met gemeenten. Om deelmobiliteit te vinden is het streven inderdaad om het volledige aanbod in één app beschikbaar te hebben. Flexvervoer is in de nieuwe versie op een andere, meer neutrale manier toegelicht. Er is een passage toegevoegd over hoe het proces van eventuele aanpassing van het ov- of maatwerkaanbod in zijn werk gaat. Sowieso is het niet verstandig om lijnen vaak aan te passen, omdat reizigers dat niet prettig vinden. Elke wijziging moet weloverwogen zijn. De verdere uitwerking van Flexvervoer vindt plaats in de NvU en het PvE voor de aanbesteding van het ov.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Doelgroepen a. Ouderen ontbreken als reizigerstype b. Meldt toegankelijkheid ouderen en beperkten. Schrappen bushaltes scholen sceptisch. e. Ouderen vergeten in het stuk zoals bijvoorbeeld op pagina 16. c. D66: ouder en de minder valide worden gemist in de doelgroepen. d. Ouderen niet noemen is te makkelijk – specifiek als doelgroep noemen. e. Op pagina 26 klinkt de voorkeur om niet bij een school te stoppen wat gek. f. Geen haltes bij scholen niet wenselijk, er is ook een hele groep die hierdoor de pineut is. g. Niet stoppen bij scholen vinden ze lastig, vraag toch weer om een investering in een fiets bijvoorbeeld. h. Geen haltes bij scholen niet wenselijk, er is ook een hele groep die hierdoor de pineut is. i. Kleine kernen dienen bereikbaar te blijven. j. Ontbreekt een visie op de afgelegen gebieden. Meer focus op de bestemmingen nodig. Ontsluiten natuur en recreatie gebieden.	De term doelgroepen is aangepast naar reisrelaties naar belangrijke bestemmingen. De analyse gaat namelijk niet over doelgroepen, maar over bestemmingen. In de visie wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen. Hierbij is de notie toegevoegd dat van deze reisrelaties reizigers van alle leeftijden en ook reizigers met eventuele fysieke of mentale beperkingen gebruik maken, dus in potentie iedereen. Daarom zijn ouderen en reizigers met een beperking geen aparte doelgroepen. De passage over het niet stoppen bij scholen is aangepast. Scholen blijven gewoon bediend, maar met pluslijnen en niet meer met speciale scholierenlijnen. Publieke mobiliteit biedt een breder palet aan reismogelijkheden, en kan daardoor beter de kleine stromen bedienen naar afgelegen gebieden of kleine kernen. Voor het bedienen van natuur- en recreatiegebieden sluiten we o.a. aan op het programma 'Buitenpoorten', maar ook met eventuele seizoensspecifieke lijnen.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.
Betaalbaarheid en financiën a. Betaalbaarheid op dit moment van enorm belang. Ze missen hoe het OV betaalbaar blijft (komen zelf later met een voorstel). b. Geen extra opstapkosten bij wisselingen vervoerder. c. Betaalbaarheid blijft enorm belangrijk. d. 65+ gratis OV in ieder geval in de daluren. e. Er wordt te veel in gezet op winstwerking. f. Hoe zit het qua geld, meer nodig of kan het met huidig budget. Advies om een financiële paragraaf op te nemen. g. Betaalbaarheid, wat is betaalbaar?	In het hoofdstuk Succesfactoren is nu expliciete aandacht besteed aan zowel de betaalbaarheid voor de reizigers als het benodigde budget (betaalbaarheid voor de provincie). Hoe betaalbaar het aanbod moet zijn en voor wie, is een politieke keuze. De ambitie van de visie is hoog. Bij de uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen wordt het benodigde budget duidelijker. Mogelijk is er aanvullende financiering nodig, dat gesprek wordt in de Staten gevoerd. Ook is specifiek benoemd dat overstappen bij voorkeur niet leidt tot extra kosten. Dit is niet makkelijk geregeld bij de combinatie bus-trein, maar we gaan ons er wel hard voor maken. Het doel van de visie is om een goed aanbod aan publieke mobiliteit voor alle reizigers neer te zetten. Hiervoor zijn wel vervoerders en aanbieders nodig die met ons deze stap willen zetten. Voor deze partijen is een gezonde businesscase belangrijk, zeker om een langjarig contract met ons aan te durven gaan. Wat er aan aanbod mogelijk is, is vooral afhankelijk van de middelen die de provincie ervoor over heeft.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.
Toegankelijkheid en (sociale) veiligheid a. Sociale veiligheid bij haltes ook van belang. b. Hoe zit het met de veiligheid in de bussen? c. Toegankelijkheid + let op bestuursakkoord	Over toegankelijkheid is een uitgebreidere toelichting opgenomen in de tekst. Dit benoemt fysieke toegankelijkheid en informatievoorziening. Ook worden ouderen hier aangestipt. Ook over sociale veiligheid is een aparte paragraaf opgenomen in Hoofdstuk 2.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Overig a. Vreemd dat het enkel geldt voor de NH ov concessies en niet de VRA. Waarom is deze keuzen gemaakt en wat is het verschil tussen VRA. b. Zijn er al plekken benoemd voor autonoom vervoer. c. Kwaliteit basisnet ontbreekt. d. Ambitieniveau moet hoger in de begeleidende brief e. In hoeverre is rekening gehouden met innovaties die er zijn en zouden kunnen komen. Ook op het gebied van Co2 reductie. f. Wat er gebeurt er met tussenhaltes in de nieuwe situaties g. Nachtbus ontbreekt. h. Zetten steeds meer in op HOV, kleine lijnen worden vergeten. i. Hoe zorgen we dat plusnet niet gaat concurreren met treinen. j. Ov over water nergens benoemd. k. We moeten gaan voor echte mobiliteit. Dit houdt in frequente verbindingen op zowel plus als basis l. Waar zit te grens om te 'degraderen' naar buurtbus? m. Hoe is de aansluiting op plus of rnet vanuit de kleine kernen? n. Hoe zit het met aansluiting op festivals en natuurgebieden? Bezoekers en trekpleisters?	De visie geldt alleen voor het gebied van de ov-concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. De visie is niet van toepassing op het gebied dat de verantwoordelijkheid is van de Vervoerregio Amsterdam. De provincie wil wel zoveel mogelijk met de Vervoerregio Amsterdam samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren, waarbij uiteraard verschillen zitten tussen stedelijk en landelijk gebied. Voor autonoom vervoer zijn nog geen concrete locaties benoemd. De kansrijkheid hiervan is sterk afhankelijk van de technologische ontwikkeling en juridische mogelijkheden. In de nieuwe versie is de verhouding tussen het Basisnet en het hoogwaardig ov duidelijker toegelicht. HOV vormt de ruggengraat van het netwerk, het Basisnet zorgt voor een meer fijnmazige bediening. het Plusnet vervoert in prinicpe de grote stromen van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Kleine kernen die langs deze routes liggen kunnen direct op het Plusnet opstappen. Vanuit kernen waar geen Plusnet rijdt kan met het Basisnet, Flexvervoer, deelmobiliteit of eigen vervoer naar een halte van het Plusnet worden gereisd. De frequenties hiervan worden afgestemd op de vraag. Innovaties hebben een plek in een eigen paragraaf in Hoofdstuk 3. Er zullen niet zomaar haltes verdwijnen. Nachtvervoer is maatwerk. Dit kan via de ov-concessie georganiseerd worden, maar is wellicht beter via een apart contract te organiseren. Voor nachtvervoer zijn ook vaak aparte veiligheidsafspraken gewenst die een ov-vervoerder niet altijd kan of wil invullen. Veerponten vormen vooral een belangrijke schakel in het regionale fiets- en wandelnetwerk en zijn als zodanig geen onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie spant zich hiervoor in via haar rol als (vaar)wegbeheerder en regisseur op het regionale fietsnetwerk. In deze Visie Publieke Mobiliteit wordt dit niet verder expliciet uitgewerkt. Er is niet een specifieke grens om te kiezen voor de inzet van een basisnetlijn, een buurtbuslijn of flex. Zo kan niet zomaar een buurtbuslijn worden ingezet. Dit is in de eerste plaats afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwilligers die altijd regiogebonden zijn. een buurtbus is dan ook soms een van de mogelijkheden om in te zetten.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

De opmerkingen hebben betrekking op de hubs: • Figuur 1 (en ook figuur 6) op pagina 4: hubs staan in de figuur aangegeven op de scheidingslijn “wettelijke verantwoordelijkheid” en “belang provincie”. Waarom zouden hubs een wettelijke verantwoordelijkheid zijn? En hubs zijn voor de provincie van belang, maar dat geld in principe niet voor alle typen (buurthub, wijkhub is ons belang bijvoorbeeld minder groot) • 1.1 Waarom een visie Publieke Mobiliteit? (pagina 3): er staat dat “de provincie wil investeren in nieuwe vormen van openbaar vervoer en hubs..” In de hubstrategie gaan we nog niet zover dat we daar al uitspraken over hebben gedaan. In feite loopt de visie Publiek Mobiliteit hiermee op de troepen vooruit. Uiteraard wil ik wel graag dat de provincie gaat investeren in hubs 😊. Vraag me dus af of we dit hier al zo hard kunnen stellen. Nieuwe middelen hebben we ook niet om te investeren (alleen nog wat geld uit het vorige coalitieakkoord). • Figuur 8: deze kaart matcht niet met de hublocaties (bestaand als potentieel) die in de hubstrategie zijn genoemd. Is wel zo handig dat het kaartbeeld overeenkomt. • Figuur 8: hubs worden aangemerkt als “R-net hub”. Zou geen nieuwe benaming willen introduceren. In de hubstrategie hebben we het over 6 hubtypen. Houd deze aan. Ik vermoed dat de R-nethubs vooral betrekking hebben op ‘mijn’ categorie streekhubs. • Carpoolen, taxi en deelvervoer (p.14); Er staat “we faciliteren parkeerplaatsen bij de hubs..” Zie eerdere opmerking. Hier hebben we nog geen besluit over genomen en lopen we in feite voor de troepen vooruit. • 3.1 Hoe organiseren we publieke mobiliteit? (onderdeel hubs) p22. Idem met voorgaande opmerking. Er staat dat we de hubs langs provinciale wegen zelf gaan realiseren en voor het ingaan van de nieuwe concessie. Dat is ambitieus. Zou het graag willen overigens 😊. Ook staat er dat we zelf deelmobiliteitsaanbieders gaan contracteren waar de markt dit niet doet. Daar hebben we ook nog geen besluit over genomen.	- Antwoord op wettelijke verantwoordelijkheid: De provincie is verantwoordelijk voor de haltes op de wegen waar zij wegbeheerder is. In sommige gevallen zal dit een hub zijn, dan is de provincie daar dus verantwoordelijk voor. Het is wel goed om 'hubs' te nuanceren naar streekhubs, corridorhubs en regiohubs, om de verantwoordelijkheid en het belang af te bakenen. - Antwoord op investeren in hubs: De provincie investeert momenteel al in hubs, bijvoorbeeld bij Crailoo of Knooppunt Zuid. Hier gaan we graag mee door, op plekken waar de provincie wegbeheerder is, of we ondersteunen waar de grond in eigendom van gemeenten is. De visie agendeert ook nadrukkelijk de ambities voor hubs en gaat wellicht verder dan de hubstategie. Dat is niet erg, want met de visie wordt de noodzaak voor hubs als onderdeel van publieke mobiliteit (met name het plusnet) duidelijk benoemd. Daarmee is er een duidelijk kader om ermee aan de slag te gaan. En ja, we willen ook via de visie investeringsgeld regelen. - Antwoord op kaart hublocaties: De kaart is indicatief, maar aangezien de Hubstrategie al openbaar is, nemen we de hublocaties hierin op. Echter alleen de hubs die voor plusnet relevant zijn, andere hubs dus niet. We kunnen geen hubs opnemen die geen relatie hebben met een plusnet of Rnetlijn. Andersom geldt ook voor de hubstrategie dat als er geen plusnetlijn komt, het ook geen zin heeft om een hub te maken. Dat moet bij de uitwerking meer samen komen. - Antwoord op R-net hub: We sluiten aan bij benamingnen in de hubstrategie. - Antwoord op faciliteren parkeerplaatsen: Het faciliteren van parkeerplaatsen bij hubs is een voorwaarde om het systeem goed te laten werken, door ov-reizen waarbij de first mile met de auto wordt gemaakt te faciliteren. - Antwoord op hubs realiseren en deelmobiliteit contracteren: De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt, maar alleen in samenwerking met gemeenten. Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Bovendien zien wij dit als samenwerking tussen provincie en gemeenten, ook financieel. De ambitie van de provincie is hoog. Juist door al voor de ingang van de concessie in te zetten op realisatie van de hubs waar dit nodig is, zorgen we dat het systeem van publieke mobiliteit direct kan functioneren zoals bedoeld.	Beantwoord

Het viel ons op dat in de visie namelijk niet duidelijk staat omschreven in hoeverre de visie afwijkt van het huidige mobiliteitsaanbod.	Paragraaf 2.4 is nu toegevoegd, waar het verschil tussen het huidige en het nieuwe aanbod wordt uitgelegd en gevisualiseerd.	Verwerkt in de visie
- Busverbindingen Heemskerk, op kaartje is een basis netwerk ingetekend. Heemskerk ziet dit graag met een hogere frequentie. Trein rijdt bijvoorbeeld al 4xper uur. Trein 1x per uur. - Overstaptijd bus x bus is van belang niet enkel bus x trein. Kunnen jullie daar naar kijken. - Hoe zorg je voor een minimale garantie van x aantal ritten per uur zonder dit te eisen in het PvE. - integratie wmo-vervoer Westfriesland. Initiatieven 't Gooi. Kunnen we op een creatieve manier iets voor elkaar betekenen? - Mooie ambities maar hoe zit het dan met lokale en regionale initiatieven, hoe valideer je die en hoe voeg je die toe aan dit gehele systeem. - Hoeveel geld is beschikbaar? - In de basis klinkt het allemaal goed, maar wat betekent dit voor mijn gemeenten? - scholenaanpak hoort ook nog in het lijstje als werkgeversaanpak - Waarom geen r-net light o.i.d. of iets anders, extra lagen tussen basis en r-net niet nodig. Waarom nieuwe merknaam plusnet ontwikkelen. - pilot deelmobiliteit in Gooien Vechtstreek. Zijn we vanuit Velsen erg in geinterresseerd (ipv de auto) - Wordt er gedacht aan vrijdag afschalen bijvoorbeeld om de andere dagen meer te kunnen rijden? - Wordt er ook gesproken met andere provincies? - Tarievenkader: maand en jaarkaart niet meer rendabel door anders reizen. Wordt hier nog naar gekeken? - Wil PNH een actieve rol gaan spelen in deelmob, zorgen voor eenheid bijvoorbeeld. Vooral deelmob met meer dan 2 wielen? - Meerdere kleine kernen hebben geen ov op dit moment, hoe wordt hier mee omgegaan. Worden er minimale criteria opgesteld hiervoor? - Hoe wordt er gekeken wat er mogelijk is.	algemeen antwoord: dit is een visie. De uitwerking moet nog plaatsvinden in de NvU en het PvE. Dan wordt meer duidelijk. - Antwoord op busverbinding Heemskerk: Het streven is inderdaad om trein en bus zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten, om reis van deur tot deur zo makkelijk mogelijk te maken. Het basisnetwerk heeft een minimumfrequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. - Antwoord op overstap bus-bus: Het gaat inderdaad om het hele systeem. Daarom is het belangrijk om ook veelgebruikte combinaties van bussen op elkaar te laten aansluiten, bijvoorbeeld bij een Basisnetlijn naar een Plusnetlijn. Dit zal in de praktijk voornamelijk op OV-knooppunten gebeuren. Alle basisnetlijnen rijden ook naar een OV-knooppunt. - Antwoord op frequentiegarantie: We vragen dus geen frequentiegarantie uit, behalve de minimaal 1x/u voor basisnet en minimaal 2x/u voor plusnet met liefst 4x/u in de spits. De vervoerder dient vervolgens voldoende capaciteit te bieden. dit kan jaarlijks aangepast worden aan de vervoervraag. - Antwoord op integratie Wmo: Lokale initiatieven benutten we graag. dit is maatwerk en altijd bespreekbaar. Maar geen doel op zicht. Elders in het land zien we veel belemmeringen bij pogingen om ov en wmo (deels) te integreren. We volgen daarom initiatieven van collega-overheden op de voet. - Antwoord op validatie lokale initiatieven: De provincie ziet een rol voor zichzelf om lokale initiatieven te ondersteunen door ze bijvoorbeeld via een website vindbaar en eventueel boekbaar te maken voor gebruikers. Het vergt afstemming om lokale initiatieven op te nemen in het systeem. Daar zullen ook minimale eisen aan zijn. Het begint met willen. De provincie zal (indien zinvol) helpen om dit te organiseren. - Antwoord op geld: Het huidige budget is 60 miljoen. Dat is niet bedoeld voor investeren in hubs en organiseren van deelmobiliteit. Bij de bespreking van de Nota van Uitgangspunten wordt met de Provinciale Staten gekeken of er aanvullend budget gewenst en mogelijk is. - Antwoord op impact gemeenten: Deze visie geeft de principes en	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

		uitgangspunten weer. De concrete uitwerking wordt gedaan in de concessie, via de NvU en het PvE van de aanbesteding en daarna jaarlijks bij vervoerplannen. Daar wordt duidelijk wat de precieze impact per gemeente is. Over belangrijke wijzigingen treden we met gemeenten in overleg. - Antwoord scholenaanpak: Dit is toegevoegd aan paragraaf 4.1 - Antwoord op merknaam Plusnet: Er is voor een nieuwe term 'Plusnet' gekozen, omdat Rnet een merknaam is met bepaalde kwaliteits- en frequentie-eisen, die niet overal in de provincie aansluit op de vraag (frequentie minimaal 8x/u). Met een andere productnaam worden geen valse verwachtingen gewekt. - Antwoord op pilot deelmobiliteit G&V: Voortgang en resultaten zullen we t.z.t. delen. - Antwoord op vrijdag afschalen: De insteek van de visie publieke mobiliteit is om het aanbod en de vraag zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten. Op trajecten waar de vrijdag rustiger is kan het daarom inderdaad een optie zijn om dan minder frequent te rijden. Dit kan ruimte geven om de schaarse chauffeurs slimmer over de week in te zetten. - Antwoord op andere provincies: Er wordt zeker gesproken met andere provincies, om af te stemmen of kennis en inspiratie te delen. De conceptvisie is ook voorgelegd aan omliggende provincies (en de Vervoerregio). - Antwoord op tarievenkader: Via OV-pay wordt gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald. - Antwoord op rol deelmobiliteit: De provincie ziet voor zichzelf een rol om deelmobiliteit in te kopen op plekken waar de markt niet uit zichzelf aanbiedt. Ook speelt ze een rol in de uniformiteit van de hubs waar aanbod van deelmobiliteit is. Uniformiteit van het aanbod is een aandachtspunt. Dit is zinvol voor uitstraling, vindbaarheid en tarieven. Echter, niet overal is de vraag hetzelfde en dus zal niet overal hetzelfde aanbod nodig zijn. - Antwoord op ov kleine kernen: Er worden geen harde criteria opgesteld voor waar wel of geen publieke mobiliteit moet zijn. De nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag. Waar nu geen bus rijdt, gaat niet met de visie opeens wel een bus rijden.	

Inhoudelijke uitwerking U herkent in het stuk meerdere relevante doelgroepen reizigers. Dit redeneren vanuit de reiziger is fijn om te lezen. Het betekent dat u onderkent dat het OV als eenheidsworst niet meer houdbaar is. Hierover zijn wij het eens. Wij zouden nog 'de zakelijke reiziger' als specifieke doelgroep willen toevoegen. Dit kan bijvoorbeeld ook een zorgverlener zijn, onderweg naar een afspraak. U stelt voor om naast OV ook andere vervoersvormen als beleidsmatig kansrijk te beschouwen. Dit betreft openbaar toegankelijke vervoersvormen, die voor de reiziger gevoelsmatig ook als OV zouden kunnen gelden. Daarom zegt u regelmatig dat Publieke Mobiliteit 'ov in verschillende verschijningsvormen' is. Vanuit de reiziger is dit een mooie ambitie om na te streven. Wettelijk gezien is ov een beperkt tot lijngebonden bus, tram, metro en trein. In de praktijk beslaat in de provincie de wettelijke verantwoordelijkheid daarmee alleen het lijngebonden busvervoer. Dit maakt dat een dergelijke uitspraak veronderstelt dat u de wettelijke verantwoordelijkheid voor de andere verschijningsvormen ook naar u toe wilt halen. U blijft hier enigszins ambigu over. Wij beschouwen de basis van Publieke Mobiliteit als bestaande uit zowel OV, deelvervoer als flexvervoer. Met name deel- en flexvervoer zijn wat ons betreft kansrijk naast de bus. Maar ook het veranderen van regels zodat personen met een indicatiestelling makkelijker gebruik kunnen maken van het OV, en dat AOV-voertuigen ook personen zonder indicatiestelling kunnen vervoeren, zijn buitengewoon interessant. Maar wel weerbarstig omdat dit een collectieve inzet van alle overheidslagen samen vergt. Hoe u zich verhoudt ten opzichte van 'diensten anders dan OV' kunnen wij nog niet goed opmaken in dit stuk. U schetst een concentrisch model (figuur 6) van wettelijke verantwoordelijkheid – belangen en ambities. uitgaande vanuit het OV en flexvervoer. Hierbij lijkt het dat het OV het belangrijkst is, en de meeste aandacht vraagt. Dit is logisch vanuit de huidige wettelijke verantwoordelijkheid, dit kan dus mogelijk wijzigen, maar dat wordt niet aan de lezer uitgelegd. De vraag hoe onderwerpen in de cirkels 'belang' en 'ambitie' worden vormgegeven blijft in het document grotendeels onbeantwoord. Wij vermoeden en hopen dat u de taakopvatting van de provincie ten aanzien van in ieder geval deelvervoer, flexvervoer en AOV later verder uitwerkt. Want wij merken dat vertrouwen op gemeenten en markt tot onvoldoende groei van deze diensten leidt, en juist leidt tot focus op dichtbevolkte gebieden, waar de maatschappelijke meerwaarde beperkter is, want er is daar al veel OV. Mede daarom verkent de Vervoerregio een regionaal sturingsmodel voor deelmobiliteit. Wij bieden aan u hiervan op de hoogte te houden. En met uw welbevinden kunnen niet-Vervoerregiogemeenten aansluiten.	- Antwoord op zakelijke reiziger: De zakelijke reiziger en de woonwerker zien wij als een doelgroep, zie ook grotendeels dezelfde behoeften hebben. Enige verschil is dat zakelijke reizen vaak ook buiten de spits plaatsvinden. Het is echter een beperkte markt, waar we niet apart op inspelen. Het voorbeeld van zorgverlener is typisch een zakelijke reis die nauwelijks per OV plaatsvindt en eerder met de auto of de fiets. Geen wijziging tekst. - In paragraaf 1.3 staat de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie als vervoerautoriteit beschreven. Daarnaast is in Figuur 6 weergegeven waar de provincie voor verantwoordelijk is. Dat betreft dus niet alle publieke mobiliteit, maar wel de lijnbussen, Flexvervoer voor zover dat naar een hub of ov-knooppunt gaat, het deel van de services en informatievoorziening dat hierbij hoort en alle infrastructuur en hubs op grondgebied van de gemeente. Wettelijke taken en verantwoordelijkheden blijven wat ons betreft ongewijzigd. Dat de provincie belang heeft in b.v. deelmobiliteit en daarin wil investeren, betekent niet dat we een wettelijke verantwoordelijkheid naar ons toe trekken, maar dat we willen samenwerken en eventueel subsidiëren. Dat doen we b.v. ook met gemeentelijke wegen. geen wijziging tekst. - Antwoord op inzet deel- en flexvervoer: Dit is meer een constatering. Geen wijziging tekst. Eens dat dit lastig is. - Antwoord op diensten anders dan ov: De cirkels verantwoordelijkheid, belang en ambitie zeggen niets over hoe belangrijk een onderdeel is, maar puur wat de rol van de provincie is t.a.v. een aspect. De inzet van de provincie gaat over alle cirkels, maar dus op verschillende wijzen. In de visie staat vooral dat we er iets mee willen en wat ongeveer, vanuit de samenhang van alle onderdelen van publieke mobiliteit. Veel moet uitgezocht en uitgewerkt worden, in overleg en samenwerking met andere partijen. Dat staat op verschillende plekken in de tekst. We zetten niet in op verschuiving van wettelijke taken. Interessant dat de VRA aan een sturingsmodel voor deelmobiliteit werkt. Wij willen beter samenwerken met de VRA, ook op dit thema. - Antwoord op combinatiegebruik: Zowel bij tarieven als toegankelijkheid hebben we benoemd dat we dit belangrijk vinden. Zal deels in NvU en PvE moeten landen als het gaat om vervoerders te dwingen om hierin stappen te zetten. Staat ook in tabel 'hoe'. - Antwoord op Spreiden en Mijden: De recreatieve reiziger en bezoeker van voorzieningen reist vooral buiten de spits, voor deze doelgroepen is spitsmijden dus niet van toepassing. Voor de groep scholieren en studenten kan een scholenaanpak, waarin wordt gekeken naar lestijden en eventueel onderwijs op afstand, wel nog een mogelijkheid bieden. Dit is	Weinig tekstwijzigingen. Wel op meerdere plekken de samenwerking met VRA toegevoegd. Bij succesfactoren in paragraaf 4.1 mobiliteits-management (spreiden en mijden) beter terug laten komen.

Een belangrijk onderdeel van een nadere uitwerking vormt combinatiegebruik van OV met andere diensten. Want de reiziger ziet deze samenhang meestal nog niet. Dit ligt volgens ons vooral aan verkrijgbaarheid, betaalbaarheid en betaalwijze van die andere diensten. Geintegreerde ticketing is eerder uitzondering dan regel, en de marktmacht van OV-vervoerders is groter. Kort gezegd, de aanbieders van deel- en flexvervoer hebben de OV-vervoerder vaak veel harder nodig voor integratie dan vice versa. Daarmee vormt de beschermde positie (exclusief, langjarig concessiemodel) van de ov-vervoerder een belemmering voor de doorgroei van deze andere diensten. Ook in onze organisatie vormt dit een nog uit te werken aandachtspunt. Wij zouden hier graag samen met u aan willen werken. U wilt mogelijk deelfietsen inzetten voor schoolgaande jeugd. Dit is een interessante, maar op dit moment voor de markt onmogelijke business case. Wij vinden dit zeer interessant, en zijn benieuwd hoe u deze business case uit zult werken. Wij bieden u aan (omdat deze maatregel formeel niet gebonden is aan OVopdrachtgeversgrenzen) om dit samen uit te werken, en ook te kijken in welke gevallen dit in Vervoerregiogebied kan werken. Wellicht leidt dit tot een interessantere business case. Voor de Vervoerregio is het thema 'Spreiden en Mijden' erg belangrijk, maar wij zien dit alleen terugkomen bij woon- werkverkeer. Daarmee lijkt het bestaan van een spits als een gegeven te worden omarmd, terwijl de maatschappelijke kosten ervan het hoogst zijn. Juist ook het OV wordt door een hogere spitsinzet maatschappelijk duurder, wat weer ten koste gaat van de mogelijke rol door de rest van de dag heen. Wij bieden aan samen met u na te denken hoe we tot minder spitsreizen kunnen komen -ook in het ov- zodat we financiele middelen efficienter kunnen inzetten. Het valt op dat deze uitwerking verschijnt terwijl er in landelijk verband gesprekken gaande zijn over Publieke Mobiliteit. Het betreft bijvoorbeeld de lezing van en mogelijke aanpassingen van de Wet Personenvervoer 2000 (grondslag OV-taak provincie en Vervoerregio), het organiseren van een wettelijke basis en rolverdeling rondom deelvervoer en flexvervoer, het aanpassen van regelgeving en 'ontschotting van budgetten' omtrent AOV. Door als provincie nu al een Visie vast te stellen neemt u het risico dat de Visie straks niet goed aansluit bij deze ontwikkelingen, of als document onvolledig is. Het zou zelfs kunnen dat u taken toebedeelt krijgt die in dit stuk nog niet goed beschreven staan.	toegevoegd aan paragraaf 4.1. - Antwoord op timing visie: Deze visie is nodig voor de komende aanbesteding. We schrijven op wat we willen. Als er de komende jaren verantwoordelijkheden gaan schuiven, dan maken we daar gebruik van, maar zal niet leiden tot veranderingen in wat we willen, hoogstens in hoe we dat kunnen organiseren. Daarmee behoudt de visie zijn nut. Veel uitwerking moet plaats vinden in de aanbesteding (op basis van huidige spelregels) en pilots (altijd ruimte voor veranderde spelregels).	

Samenwerking Provincie-Vervoerregio In het stuk wordt regelmatig aangegeven dat de Vervoerregio binnen een geografisch deel van de provincie taken uitvoert, die de provincie elders wel uitvoert. Deze scheiding is ten aanzien van het openbaar vervoer ook formeel vastgelegd, maar ten aanzien van deelvervoer en flexvervoer nog niet. Het zou wenselijk zijn om ook daar een dergelijke werkafspraak als overheden over te maken, zolang het Rijk daar nog geen uitspraken over doet. Zoals eerder aangestipt, in bepaalde gevallen lijkt ons een gezamenlijke vorm van aansturing geen probleem, maar eerder een kans. In het OV kennen wij als concessieverleners de nodige zogeheten uitlopers in elkaars gebieden. Het is wenselijk om deze grensoverschrijdende verbindingen in stand te blijven houden. Concessiehouders hebben de neiging om deze verbindingen af te bouwen, of deze uit zichzelf niet verder uit te breiden. Complicerende factor bij concessiegrensoverschrijdende OV-lijnen is dat de concessiehouder tegenwoordig vaak al de kleinste uitbreiding van een uitloper juridisch aanvecht. Deze houding vormt een bedreiging in het verder optimaliseren van het OV. Inzet van lijnbusvervoer op stranddagen kent bijvoorbeeld een risico op botsende commerciële belangen van ov-vervoerders. Een aanzienlijk deel van de strandgasten is immers afkomstig is uit het Vervoerregiogebied. Wanneer je deze wilt verleiden om OV i.p.v. auto te gebruiken zijn directe -concessiegrensoverschrijdende- verbindingen wenselijk. Deze nieuwe uitlopers zullen tot weerstand bij concessiehouders leiden. Wij stellen voor om als overheden samen hier oplossingen in de aansturing van concessiehouders te zoeken. En om samen te werken aan slim plan voor het vervoer van strandgasten per ov naar de Noord-Hollandse kust. U stelt voor om naast onze gemeenschappelijke productformule R-net een tweede productformule voor het overige OV in te voeren. Wij gaan graag met u in gesprek over het hoe en waarom, en de kansen en impact voor onze streekconcessies Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland. Wij stellen voor om gezamenlijk naar handelingsperspectief te zoeken in wettelijke kaders, en concessieafspraken om een flexibeler OV-systeem mogelijk te maken. Waarbij de reiziger zich niet hoeft te vergewissen wie de opdrachtgever van de bus is. Dit strekt zich wat ons betreft ook uit naar tarieven en abonnementen. Door verschillende contracten (met dezelfde opdrachtnemer) zijn verschillende prijzen en geldigheid op dezelfde route binnen Haarlem nu de realiteit, maar daar moeten we van af. De ambtelijke samenwerking tussen provincie en Vervoerregio op de concessieverlenerstaak is op dit moment beter dan ooit, en wij zouden deze op genoemde onderwerpen nog verder willen uitbouwen.	De provincie blijft graag samenwerken met de Vervoerregio in de precieze invulling van publieke mobiliteit op het vlak van lijnen en tarieven. Wij onderschrijven de wens om eerder meer dan minder concessiegrens overschrijdende verbindingen en diensten te willen organiseren. Wij gaan heel graag het gesprek met u aan over verregaande samenwerking en het behalen van deze ambities, o.a. door in de ov-concessies dit goed te regelen.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.

Balans onderwerpen binnen het document Zoals eerder gezegd. Het is logisch dat de taakopvatting van de provincie bij het OV in veel groter detail wordt beschreven dan die bij AOV, deel- en flexvervoer. De onderlinge verhouding in aandacht voor de onderwerpen valt alleen wel op. Er zijn meerdere passages waarbij de lezer geacht wordt te begrijpen dat de tekst alleen over het openbaar vervoer (concessiedeel) gaat. Dit veronderstelt dat de onderdelen binnen publieke mobiliteit ongelijk zijn, en het OV het belangrijkst is. Wij willen zoveel mogelijk wegblijven bij dit beeld, en AOV, deel- en flexvervoer een zo groot mogelijke kans geven, naast het ov. Als u deze visie deelt zouden we daarom willen aanbevelen specifieke ov-passages explicieter te maken. Door aan te geven dat de tekst alleen op de ov-rol van de provincie slaat, wordt dan ook meteen duidelijk gemaakt dat de mogelijke equivalenten voor AOV, deel- en flexvervoer nog niet uitgewerkt of zelfs niet-bestaand zijn. Het verschil in mate van uitwerking van de ov-taak in vergelijking met andere diensten vormt op zichzelf een belangrijk signaal. Dit explicieter maken kan volgens ons helpen bij het kweken van begrip bij bijvoorbeeld statenleden en bestuurders van inliggende gemeenten, om taken ten aanzien van deze andere diensten op te adresseren, te beleggen of ter hand te nemen. Naar onze inschatting is het huidige concept ongeveer 70% gericht op de traditionele OV-taak van de provincie, en de overige 30% gaat over AOV, deel- en flexvervoer. Wij zouden willen pleiten voor een andere verhouding, waarin meer recht wordt gedaan aan de kansen, vraagstukken en reeds herkende opgaven bij deze belangrijke bouwstenen. Wij komen graag in contact met u over de uitwerking van de geschetste onderwerpen, naast de al bestaande goede samenwerking op de concessieverlenerstaak.	De visie is bedoeld om het geheel aan publieke mobiliteit als een samenhangend systeem te beschrijven. Sommige delen zijn daarvoor belangrijker of vergen meer aandacht van de provincie. We willen juist niet het onderscheid tussen ov en niet-ov benadrukken. We realiseren ons dat in de uitwerking dit onomkoombaar is. We moeten immers van alles gaan regelen via de ov-concessies en dus via de komende aanbesteding. niet-ov ambities moeten we op een andere manier gaan regelen. We moeten nog gaan bepalen hoeveel van (elk onderdeel van) deze ambitie we gaan realiseren, zowel qua budgetten als ook beleidsinzet. Deze keuze zal de komende tijd bij de uitwerking worden gemaakt.	Beantwoord, geen wijziging in tekst

1. Het regulier openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer staan beiden onder druk. Ik zie daarom graag dat bij de komende concessie dat er meer ingezet wordt op synergie tussen beiden vervoerswijzen. Dit betekent dat er eerst een goede afstemming moet komen tussen beide concessieverleners over de kansen die hier zijn. Deze kunnen dan vervolgens worden meegenomen in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van eisen voor de nieuwe concessie. Dus pak als overheid hier je verantwoordelijkheid ook al valt doelgroepenvervoer “slechts” onder de ambitie van de publieke mobiliteit. Leefbaarheid voldoen aan klimaatakkoord zijn immers ook een wettelijke verplichting van de provincie. Synergie wordt niet bereikt indien beide concessieverleners een samenwerking alleen maar als ambitie hebben en geen van beiden zich verantwoordelijk voelt. 2. De busafstanden door Heemskerk zijn relatief kort. De bus wordt in Heemskerk voor een groot deel ook gebruikt als voor- en natransport naar de NS-stations. Voor Heemskerk is ritfrequentie en voldoende opstaplocaties belangrijker dan een hoge gemiddelde snelheid. Heemskerk is daarmee het meest gebaad bij een lijntype dat ligt tussen plusnet (hoge frequentie) en basisnet (voldoende opstaplocaties). Wij zien graag dat deze tussen liggende variant kan worden aangeboden. 3. Op onderstaand kaart wordt slechts 1 buslijn getekend door Heemskerk, namelijk een plusnetlijn tussen Beverwijk en Castricum. Hoewel dit kaartje nog indicatief is, trek ik hierbij toch aan de bel. Het kaartje wekt de suggestie van verdere verschraling van het busvervoer door Heemskerk. De gemeente Heemskerk wil geen verdere verschraling van het openbaar vervoer in Heemskerk. Heemskerk is voor veel bewoners en werknemers aangewezen op de NS-station Beverwijk, Uitgeest en Castricum. Op al deze stations vertrekken meerdere treinen per uur. Heemskerk wil dan ook de frequentie van de ritten naar deze stations minimaal in de spits 4x/uur en buiten de spits 2x/uur bedraagt. Volgens de huidige definities betekent dit dat er dus ook tussen Heemskerk en station Uitgeest een plusnetlijn nodig is. Daarnaast zal er door Heemskerk ook minimaal één basisnetlijn nodig zijn als opvolging van de huidige lijn72. Om de mensen te verleiden meer gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer, zal de ritfrequentie op de basislijnen door Heemskerk verhoogd moeten worden naar minimaal 2x/uur. 4. Heemskerk heeft geen baadt bij een plusnet met slechts 1 of 2 haltes in de gemeente. Voor Heemskerk is fijnmazigheid, ritfrequentie en bereikbaarheid gedurende de gehele dag juist nodig. 5. Ik voel een groot verschil tussen basis en flexvervoer. Ik adviseer daarom deze beide typen van vervoer niet onder één hoofdstuk te plaatsen.	- Antwoord op 1 (synergie ov en doelgroepenvervoer): Doelgroepenvervoer valt via het sociale domein onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Voor een deel van de reizigers zou het mogelijk zijn om een Wmo-reiziger te combineren met een ov-reiziger, voor een deel kan dit ook niet. Voor de Nota van Uitgangspunten wordt wel onderzocht of er op voertuig- of chauffeursniveau mogelijk slimme combinaties en samenwerkingen te maken zijn. Er zijn tot nu geen goede pilots of voorbeelden hiervan. We kiezen niet voor inzet op integratie voor de komende aanbesteding. Wel willen we mogelijkheden verkennen en volgen we de initiatieven in het land (b.v. West-Brabant). - Antwoord op 2 (tussenliggende variant): Het basisnetwerk heeft een minimumfrequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. Mogelijk kan ook investeren in het fietsnetwerk en fietsenstallingen naar en bij het station zinvol zijn. Dit is uitwerking in de volgende fase. - Antwoord op 3 (verschraling): Hoe het busnetwerk in Heemkerk eruit komt te zien is uitwerking (volgende fase). De vraag is of er een plusnet naar Castricum én Uitgeest nodig is, aangezien op beide station treinen in dezelfde richting vertrekken. We garanderen niet dat er geen verandering in het busnet gaat plaatsvinden. - Antwoord op 4 (plusnet meer haltes): Hoeveel haltes een plusnetlijn heeft is uitwerking. Hiervoor stellen we geen normen die overal gelijk moeten zijn. Mogelijk is het voor Heemskerk zinvol om juist meer haltes te bedienen. Dit wordt verder concreet in de uitwerking in de volgende fase. - Antwoord op 5 (basis en flex): Het Basisnet en Flexvervoer zijn beide vormen van vraagvolgend vervoer naast en aanvullend op het hoogwaardig ov en worden daarom in één laag behandeld. Daarbinnen worden ze apart toegelicht. Afhankelijk van de situatie (uitwerking) kunnen ze naast elkaar bestaan, maar veelal is het of-of. Voor Rnet en Plusnet is het altijd of-of. Het zijn dus geen aparte lagen. - Antwoord op 6 (tarieven): Via OV-pay wordt gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald. Naarmate je vaker reist, wordt de ritprijs daardoor lager. Of mensen dit te hoog vinden is een ander vraagstuk. Reizigersopbrengsten zijn een belangrijk onderdeel van de bekostiging van het OV. Structureel lagere tarieven zet druk op het voorzieningenniveau. Bovendien kunnen veel mensen de tarieven wel betalen of vergoed de werkgever dit. We willen daarom voor de tarieven onderzoeken of er iets nodig is voor reizigers met	Beantwoord, geen aanvullende wijzigingen in de tekst nodig

Naar mijn idee zijn er de volgende vier lagen van busvervoer: • R-net • Plusnet • Basisnet/buurtbus • Flexnet 6. De woon-werkreiziger vindt ook de tariefstelling belangrijk. Nu er minder dagen per week op kantoor wordt gewerkt zijn maand-/jaarkaarten veelal niet meer concurrerend met autokosten. Er is een nieuw product nodig om de reiziger die 2 à 3 maal per week naar kantoor reist te verleiden gebruik te maken van de bus. 7. Investeringen: op voorhand wil ik al aangeven dat Heemskerk graag de huidige halteplaatsen behoudt. Verplaatsing hiervan leidt immers tot kapitaalvernietiging en nieuwe investering van Heemskerk. Daarnaast wordt de openbare ruimte in Heemskerk steeds schaarser, waardoor nieuwe halte locaties veelal moeilijk inpasbaar zijn. 8. Het STOMP-principe is op zich een mooi uitgangspunt, maar er is een groep reizigers die (af en toe) aangewezen is op openbaar vervoer en niet goed meer uit de voeten komt per voet of fiets (al dan niet afhankelijk van het weer) en ook niet direct gebruik kan maken van Wmo-vervoer. Voor deze reiziger dient de basis op orde te zijn, anders is de keuze naar de auto snel gemaakt. 9. De visie is in mijn ogen erg geschreven vanuit het oogpunt van stedelijk en landelijk gebied en houdt daardoor te weinig rekening met de tussenliggende variant (de categorie waartoe Heemskerk behoort).	lagere inkomens. - Antwoord op 7 (halteplaatsen): De precieze lijnen en haltes worden bij de invulling van de concessie bepaald. De intentie is niet om overal nieuwe haltes te plaatsen. - Antwoord op 8 (basis): Reizigers die niet zelfstandig met de fiets of te voet naar de halte kunnen reizen, en ook niet in aanmerking komen voor Wmo-vervoer, kunnen in de meeste gevallen gebruik maken van Flexvervoer. In paragraaf 2.3 is hier extra toelichting over opgenomen. Het zal ook niet altijd nodig zijn om te voorkomen dat mensen van de auto gebruik maken. - Antwoord op 9 (tussenliggend): De visie biedt handvatten voor landelijk én stedelijk gebied. We hebben hier echter geen definitie voor. Als Heemkerk er tussen in zit, dan biedt de visie ook voor Heemkerk voldoende mogelijkheden.	

1. BRT en buslijnen We zijn verheugd in de visie te lezen dat de provincie inzet op BRT en overige (H)OV-lijnen. Echter wij missen een concrete ambitie, met name op het gebied van het regionale busvervoer en in de uitwaaiering van de grote lijnen en deelmobiliteit. Zo is Heemstede geconfronteerd met een afname van dienstregeling van RNet 340 (Uithoorn-Haarlem). Wij zullen in de gezamenlijke propositie van Zuid-Kennemerland voor de concessie Zuid-Kennemerland-IJmond en Amstelland-Meerlanden aangeven dat de frequentie van deze buslijn terug moet gaan naar de oorspronkelijke frequentie (nu: 4 keer per uur. Was: 8 keer per uur). Naast de 340 zouden wij ook graag zien dat het gehele busnetwerk in Heemstede wordt verbeterd. Wij weten dat de provincie Noord-Holland zich sterk maakt om het(H)OV in de provincie op het huidige niveau te behouden en het liefst zelfs laat groeien. Dit is echter niet terug te lezen in de Visie. Ook al is het een Visie voor het onderwerp Deelmobiliteit, geldt dat we nog detaillering/-zicht op concrete invulling missen. Wij zouden graag in de Visie terugzien dat wij voor deelmobiliteit kunnen rekenen op hulp en/of stimulering vanuit de provincie Noord-Holland. En niet uitsluitend deelfietsen (waar de visie op inzet) maar ook de inzet van deelauto's en deelscooters. In maart 2024 zal naar verwachting de Nota Parkeernormen Heemstede worden vastgesteld waarin rekening gehouden wordt met reductiemogelijkheden bij inzet van deelmobiliteit in de brede zin van het woord. Hiermee willen wij Heemstede leefbaar en bereikbaarheid houden en bijdrage aan de uitvoering van de Woonvisie Heemstede. Tot slot is het in stand houden van het doelgroepenvervoer (toegankelijk OV) essentieel. In de Visie wordt aangegeven dat het doelgroepenvervoer een taak is van de gemeente. Echter zonder concrete invulling, hulp en/of stimulering van de provincie Noord-Holland zal dit een opgave worden die nauwelijks uitvoerbaar zal zijn. Enerzijds omdat het aantal reizigers toe neemt door vergrijzing en het langer zelfstandig wonen, anderzijds zien wij dat buslijnen versoberd worden (zoals bijvoorbeeld RNet 340) en er een tekort aan personeel is voor de uitvoering van dit vervoer. Hierdoor wordt het steeds lastiger voor inwoners van Heemstede zich te verplaatsen naar het regulier OV, waardoor de toegankelijkheid van OV voor gebieden met vervoersarmoede niet gewaarborgd kan worden. Elke inwoner van Heemstede moet zo zelfstandig mogelijk kunnen reizen.	- Antwoord behouden huidig niveau: De insteek voor publieke mobiliteit is om het aanbod in de gehele provincie beter op de vraag te laten aansluiten. Dat kan soms betekenen dat bestaande lijnen een andere invulling krijgen en bijvoorbeeld een andere route rijden, gecombineerd worden met een andere lijn, een hogere of lagere frequentie krijgen, of met een ander soort dienst worden ingevuld (bijv. van Basisnet naar Flex of van Basisnet naar Plusnet). We kunnen niet garanderen dat het huidige voorzieningenniveau behouden kan blijven, maar de nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag. Soms wordt het aanbod meer, soms minder en vaak 'anders'. Overigens is de afgelopen jaren ook afgeschaald vanwege personeelstekorten. Dit is hopelijk een tijdelijk probleem, maar zal ook op lange termijn wel een beperkende rol blijven spelen. - Antwoord deelmobiliteit: In paragraaf 3.1 is hierover het volgende toegevoegd over de rol van de provincie: De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt, maar alleen in samenwerking met gemeenten. Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Bovendien zien wij dit als samenwerking tussen provincie en gemeenten, ook financieel. - Antwoord doelgroepenvervoer: Doelgroepenvervoer is inderdaad de verantwoordelijkheid van gemeenten, onder andere omdat de gemeente de doelgroepen kent. Wij denken dat het basisnet/flexvervoer leidt tot een betere toegankelijkheid, ook als er minder reguliere buslijnen rijden. We hopen dat daarmee publieke mobiliteit voor zoveel mogelijk mensen te gebruiken is. Er zullen echter altijd doelgroepen blijven die hier geen gebruik van kunnen maken.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

2. Concessies en Plusnet De visie geeft aan dat de provincie met de vervoerregio Amsterdam wil samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren. Wij zijn zeer content met dit uitgangspunt. Voor de gemeente Heemstede is dit van groot belang. Enerzijds vanwege onze centrale (doorvoer) ligging omdat diverse bussen de bereikbaarheid van buurgemeenten ten noorden van Heemstede en de verbinding naar zuidelijke en omliggende gemeente moeten waarborgen. Zoals eerder aangegeven is een belangrijkere verbinding (RNet 340) sinds de zomer 2023 afgewaardeerd naar vier keer per uur in plaats van acht keer per uur. Maar anderzijds hebben we ook concrete vooruitzichten nodig op rechtstreekse oost-west verbindingen zoals tussen Intercity station Heemstede-Aerdenhout en de in ontwikkeling zijnde OV Hub Nieuw Zuid in Haarlem. Deze is essentieel voor de bereikbaarheid van Heemstede. Een goed dekkend OV kan daarnaast ook bijdragen aan de verlaging van de te zware verkeersintensiteiten op de N201 in Heemstede. De N201 is zoals u weet een belangrijke doorgaande verkeersader door de kern van Heemstede heen waar reeds nu te hoge intensiteiten gemeten worden en verder dicht slipt. Heemstede heeft hiervoor een eerste aanzet in de gezamenlijke propositie voor de concessie Zuid-Kennemerland-IJmond en zal dit ook doen voor de concessie Amstelland-Meerlanden. Buslijnen worden nu onderverdeeld in hoogwaardig OV (HOV) en OV. In de Visie wordt gesproken over een nieuw te introduceren “Plusnet”. Plusnet zit tussen de twee andere varianten in. Plusnet is voor de gemeente Heemstede een nieuw begrip. Wij vragen ons dan ook af in hoeverre onze gezamenlijke propositie beïnvloed wordt door deze nieuwe variant: wij hebben in onze input voor de propositie geen rekening gehouden met het ‘nieuwe’ Plusnet. Dit kan onze input voor de propositie veranderen, zeker omdat in de Visie gesproken wordt dat enkele haltes in het Plusnet worden vormgegeven als hubs. Deze vormen een toegangspoort tot of overstap naar het Plusnet, met parkeervoorzieningen voor fiets en auto en een aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport. Wat betekent dit voor de gemeente Heemstede en welke kansen en mogelijkheden biedt dit ons? Maar ook: krijgt Plusnet een eigen bustype? Hoe sluit dit dan aan op de netwerken van de vervoerregio Amsterdam? En hoe werkt dit met de voorrang bij kruisingen in Heemstede, die volgens de Visie ook aan buslijnen behorend tot het Plusnet gegeven dient te worden?	Het Plusnet is vergelijkbaar met R-net, maar rijdt op andere plekken en vaak met een lagere frequentie dan voor R-net vereist is. Het is dus onderdeel van het HOV, en is geen tussenliggende laag. De uitwerking van de visie zal plaatsvinden in de NvU en het PvE van de komende aanbesteding. Het kaartbeeld is daarom slechts indicatief.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.

3. Afstand haltes In de visie staat dat een afstand van minimaal twee kilometer aangehouden wordt tussen de haltes van HOV en Plusnet (in binnensteden mogelijk iets korter). Met het oog op een bereikbaar Heemstede voor alle inwoners willen wij u graag meegeven dat, waar mogelijk, de afstand van twee kilometer binnen de gemeentegrens Heemstede (binnenstedelijk) losgelaten kan worden en toegestaan wordt dat een afstand korter is dan twee kilometer.	Waar het gezien de vervoersvraag of bestemmingen logisch is kunnen haltes dichter op elkaar liggen. Uitgangspunt hierbij is wel dat het Plusnet een hoge frequentie aan kan houden. Hoe dit precies uitpakt is uitwerking in de komende fase. Hierbij spelen afwegingen als of een lijndeel een meer verbindende of ontsluitende functie heeft en of het een uiteinde van een lijn betreft.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.
4. Maximum snelheid De Visie gaat niet in op de maximale snelheid van de wegen waar het (H)OV over moet rijden en/of de gewenste snelheid voor het (H)OV. Wij houden bij onze herinrichtingen nadrukkelijk rekening met toekomstig (H)OV mogelijkheden en gaan ervan uit dat het vastgestelde Weg Categorisering Plan Heemstede (WCP) geen nadelige effecten zal hebben ten aanzien toekomstige (H)OV verbindingen in Heemstede. We houden hier voortdurend contact met de provincie over en de gezamenlijke buslijnenpropositie uit de regio Zuid-Kennemerland komt voor de zomer 2024 naar u toe. We horen graag spoedig na ontvangst uw reactie hierop en gaan wij graag met elkaar in overleg om te mogelijkheden te bespreken.	Fijn om hierover in contact te blijven. Dit is uiteraard een aandachtspunt voor alle gemeenten.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.
5. Online reisinformatie Als laatste willen wij graag de aandacht voor de in de Visie genoemde website en app waar alle actuele reisinformatie terug te vinden zal zijn. Onze zorg is of deze informatie ook toegankelijk wordt voor mensen die geen toegang hebben tot deze ene app of website.	Reizigers die geen gebruik kunnen maken van een app of website kunnen ook telefonisch reisinformatie opvragen of een reis plannen, zoals is beschreven in paragraaf 4.1. Ook is informatie beschikbaar op stations, hubs, haltes en in voertuigen.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.

Toelichting - Op 12 december 2023 heeft de provincie Noord-Holland de conceptvisie publieke mobiliteit 2024-2034 voor reactie vrijgegeven en Samenwerkingsverband DOVA gevraagd om op deze conceptvisie te reageren. - Met veel interesse hebben we van de conceptvisie kennisgenomen. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om op deze conceptvisie te reageren. Desondanks had het ons passender geleken om eerder in het proces betrokken te worden voor een intercollegiale toetsing in een informele setting. - Deze reactie is afgestemd met de decentrale overheden die deelnemen aan het netwerk publieke mobiliteit. Met deze reactie richten we ons op een inhoudelijke reactie. Decentrale overheden kunnen ook als belanghebbende een aanvullende reactie toesturen. *Inhoudelijk op hoofdlijnen* - De visie is sterk en duidelijk opgebouwd. De opbouw 'waarom, wat en hoe' maakt de visie op publieke mobiliteit duidelijk en maakt het visiedocument prettig leesbaar. - Het is mooi om te zien hoe verschillende deelonderwerpen, zoals toegankelijkheid, hubs en buitenpoorten, in deze visie een plek krijgen. De visie op publieke mobiliteit is een combinatie van 'wat er al is' en 'waar de provincie naartoe wil'. Daarmee zet de provincie Noord-Holland een ambitieuze én praktische visie neer. - De uitwerking van verschillende reizigers, hun kenmerken en reiswensen helpt als toetssteen om de uitwerking van publieke mobiliteit te kunnen toetsen. Het is echter onduidelijk hoe vanuit deze reizigerswensen is gekomen tot een ordening met uitspraken over onder andere de kwaliteit van het ov en flexvervoer (blz. 17 t/m 19). In aanvulling daarop zullen er naar verwachting ook dilemma's in de keuzes spelen, bijvoorbeeld tussen flexibiliteit en toegankelijkheid/eenvoudigheid. Is het mogelijk om deze overwegingen beter toe te lichten? - In deze visie wordt publieke mobiliteit niet vanuit het gehele mobiliteitssysteem benaderd. Ov (en aanvullende collectieve vraaggerichte diensten) blijft dominant. Vooral bij de uitwerking (hoe) wordt de scope smaller. De meerwaarde van publieke mobiliteit ligt in de samenhang óók met knooppunten en hubs, reisinformatie, apps, deelmobiliteit, doelgroepenvervoer en meerijddiensten, maar wordt beperkt beschreven. Het is onmogelijk om publieke mobiliteit primair vanuit een OV-insteek te organiseren. - In figuur 9 (blz. 20) wordt een onderscheid gemaakt van verschillende vormen van vervoer. Dit wordt in tabel 1 (blz. 23) verder uitgewerkt. Hoe verhouden deze uitwerkingen zich tot elkaar? Deelmobiliteit wordt wel genoemd op blz. 23, maar niet op blz. 20. Anderzijds wordt op blz. 20 wel gesproken over buurtbussen, lokale initiatieven en flex-/OV-taxi, maar deze komen niet terug op blz. 23. Daarmee is onduidelijk hoe de provincie deze onderdelen wil (laten) organiseren: wel of geen onderdeel van de OV-concessie? Zo niet, wat wel? Daarmee blijft de visie nog erg algemeen en is onduidelijk	- Antwoord op uitwerking reizigerswensen: Er zitten in reizigerswensen inderdaad dilemma's. We hebben dan ook niet zozeer een uitgebreide analyse gemaakt, maar deze reizigerswensen meegenomen in de keuzes voor de systeemopbouw, ook rekening houdend met wat er al is, en wat financieel en qua markt haalbaar lijkt. Daarbij speelt ook nog dat voor het onderdeel Flex en ook wel deelmobiliteit in landelijk gebied er geen kant en klare oplossingen zijn. Daarin zal eea ontwikkeld en uitgeprobeerd moeten worden, waarbij we de reizigerswensen uiteraard meenemen, maar ook als onderdeel van een bredere afweging. - Antwoord op mobiliteitssysteem: De visie legt in de uitwerking de nadruk op de verantwoordelijkheid en het belang van de provincie, die zich inderdaad beperkt tot het ov, flexvervoer en een deel van deelmobiliteit, met als uitgangspunten dat iedereen die niet met de auto of fiets wil of kan reizen, toch kan reizen. Daarom hebben we een breed palet aan vervoersmogelijkheden opgenomen in de visie. Voor de komende ov-aanbesteding hebben we hiermee een duidelijk kader geschetst (de uitwerking moet nog plaatsvinden). Voor onderdelen als hubs, flexvervoer en deelmobiliteit weten we nog weinig. Hiervoor zal eerst meer uitgezocht moeten worden. Dit is minder urgent, omdat het grotendeels niet via de ov-consessie zal worden geregeld. - Antwoord op figuur en tabel: De figuur beschrijft de twee lagen zoals beschreven in hoofdstuk 2 gerelateerd aan de ov-concessie. De tabel beschrijft het gehele systeem van publieke mobiliteit, dus incl. deelmobiliteit. Deelmobiliteit gaan we niet via de ov-concessie regelen. - Antwoord op gebruikers doelgroepenvervoer: De doelgroepen zijn opgebouwd vanuit reismotieven, zoals in paragraaf 2.2 nu scherper is toegelicht. Gebruikers van doelgroepenvervoer hebben grotendeels dezelfde reismotieven als hier beschreven. In de uitwerking zullen we meer inzoomen op wat de het palet aan vervoersystemen kan bijdragen aan de vervoerbehoefte van het doelgroepenvervoer en andersom, welke eisen we dan moeten meegeven om voldoende interessant te kunnen zijn. - Antwoord kaderstellende rol: De provincie heeft een belang bij deelmobiliteit maar geen wettelijke rol. De provincie zal dus geen kaders stellen. Als de provincie wel deelmobiliteit gaat organiseren, dan zal via af te sluiten contracten eisen worden gesteld. Dat is geen kader, maar een uitvraag. - Antwoord op toegankelijkheid: Uiteraard moet het volledige systeem van publieke mobiliteit toegankelijk zijn. Dit is in paragraaf 2.2 en 2.3 nog sterker benadrukt.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst. Figuren zijn aangepast.

wat reizigers straks mogen verwachten. - Voor reizigers die nu gebruik maken van doelgroepenvervoer is publieke mobiliteit zowel en kans als een bedreiging. Deze reizigers kunnen (in sommige situaties) ook gebruik maken van het reguliere ov. We missen deze reizigers in de reizigersprofielen en adviseren om de kansen in de combinatie doelgroepenvervoer en ov en de benodigde afstemming met gemeenten en vervoerders één slag dieper uit te werken. - De provincie ziet voor deelmobiliteit, carpoolen en taxi een rol voor de markt. Tegelijkertijd heeft de provincie een ambitie en kaderstellende rol, ook om de doelstellingen uit het Perspectief Mobiliteit (verminderen, veranderen en verbeteren) te realiseren. We zijn erg benieuwd hoe de provincie Noord-Holland hier invulling aan wil geven. - Er wordt gesteld dat hoogwaardig ov (trein en bus) toegankelijk is. Reizigers met een (motorische) beperking zijn vaak afhankelijk van ov. Voor hen is het wenselijk dat het gehele publieke mobiliteitssysteem ook buiten de bedieningstijden van hoogwaardig ov toegankelijk is. We vragen daarom aandacht voor de toegankelijkheid van basisnet en flex. - Voor veel decentrale overheden is publieke mobiliteit een nieuw onderwerp, waarop we pionieren en ontdekken. We adviseren om in de visie te benoemen dat er monitoring, evaluatie en kennisdeling met andere partijen plaatsvindt, zodat we van elkaar kunnen leren.	- Antwoord M&E en kennisdeling: In H3 na de tabel is hiervoor een nieuwe paragraaf toegevoegd.	

In dit advies maken wij graag van de mogelijkheid gebruik de visie verder aan te scherpen. De ambitie die u heeft om Publieke Mobiliteit een volwaardig alternatief te laten zijn van de particuliere auto vinden wij lovenswaardig. Hiertoe wordt Publieke Mobiliteit onderverdeeld in een Plusnet, een Basisnet en een Flexnet. Het Plusnet is naar onze mening vergelijkbaar met R-net: gestrekte lijnen met weinig haltes. Voor woon-werk vervoer kan dit een aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn en ook voor woon-school vervoer biedt dit perspectieven. Het Plusnet krijgt in de visie dan ook ruim de aandacht. Het Basisnet en in sterkere mate het Flexnet daarentegen krijgen veel minder aandacht. Het Basisnet bevat in grote lijnen de traditionele streeklijnen die nu al vaak een kwijnend bestaan leiden. Het Basisnet wordt in de visie min of meer gelijkgesteld aan het Flexnet ('Basisnet wordt ingevuld met lijnbusdiensten of buurtbussen….'; 'Een alternatief is de inzet van Buurtbussen'; 'voor zeer kleine stromen …..is Flexvervoer voorzien'). Wij zien hier het gevaar van een 'race to the bottom'. Nu al zien we dat streeklijnen worden omgezet naar buurtbussen, waar vrijwilligers het werk van professionele chauffeurs, mogen uitvoeren. Zie lijn 407 in NHN, waar de vrijwilligers zich eigenlijk onbetaalde krachten van Cxx voelen en de animo om vrijwilliger te worden tanende is. Wij adviseren om ook het Basisnet duidelijk te definiëren, zodat er sprake is van een samenhangend netwerk. Tegelijkertijd wordt veel ingezet op deelmobiliteit als aanvulling op het ov en als onderdeel van de Publieke Mobiliteit. In de visie heet het dat 'soms is deze reismogelijkheid aantrekkelijker en kosteneffectiever dan ov. Onze vraag is: voor wie? Het zal zeker voor de provincie of de vervoerder voor dunne stromen of 'the first or last mile' kosteneffectiever zijn, maar is het ook voor de reiziger aantrekkelijker? Naar onze mening wordt hier te gemakkelijk vanuit gegaan dat iedereen wel kan fietsen. Er zijn groepen voor wie de fiets geen alternatief is. Dat kan zijn vanuit mobiliteits beperkingen, mentale beperkingen, leeftijd en financiële beperkingen (een ov-fiets kost al 4,95 per dag en commerciële deelfietsen zullen niet veel goedkoper zijn, zeker niet in landelijke gebieden). Dat wil niet zeggen dat wij tegen deelmobiliteit zijn, integendeel, maar het moet een duidelijk onderdeel zijn van het Flexnet, niet als vervanger van het Flexnet, want dan ontstaat naar onze mening ook hier het gevaar dat groepen uitgesloten worden. In de aanbiedingsbrief wordt gesteld dat bussen niet meer bij scholen zouden moeten halteren, aangezien scholieren wel zouden kunnen fietsen. Hiermee worden groepen scholieren die dat niet kunnen uitgesloten. Dat kan niet de bedoeling zijn. Er zijn scholieren die ver weg wonen, die fysiek of geestelijk slecht in staat zijn te fietsen, een	- Antwoord op beschrijving Basisnet: Hoofdstuk 2 is anders opgebouwd, om de verhouding tussen de verschillende onderdelen van publieke mobiliteit beter weer te geven. Basis en Flex is een volwaardig systeem naast hoogwaardig ov. Het heeft alleen andere eigenschappen. Ze staan ook naast elkaar in de figuren. - Antwoord positie Flexvervoer: In paragraaf 2.1 en 2.3 is meer aandacht besteed aan de rol van Flexvervoer, o.a. als alternatief voor deelmobiliteit of voor mensen die niet makkelijk te voet of per fiets kunnen reizen. In paragraaf 4.1 is het belang van een geïntegreerde reisplanner aangescherpt.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

gevaarlijke weg zouden moeten fietsen, enz. Bovendien geldt hier zeker het motto ‘jong geleerd, oud gedaan’. Als scholieren tijdens hun schooltijd niet met de bus kennismaken, zullen ze dat niet gauw later doen. De suggestie dat scholieren ook van deelfietsen gebruik kunnen maken, vereist wel dat er (ook op de piekmomenten) altijd voldoende deelfietsen aanwezig zijn. Of een commerciële aanbieder dat waar gaat maken is zeer de vraag.

Wij adviseren meer in te zetten op het Flexnet, en niet uit te gaan van een ‘mooie aanvulling voor als de vervoervraag klein is’, zoals in de visie wordt gesteld, maar dat het Flexnet zich ontwikkelt tot een hoogwaardig, vraagafhankelijk vervoer. Er zijn inmiddels in binnen- en buitenland goede voorbeelden (Texelhopper, Hubtaxi, Arriva Vlinder, Hoppin (de Lijn)). Apps, zoals de VIA app kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

Wij adviseren tevens de mogelijkheden te onderzoeken om het WMO vervoer te betrekken bij de invulling van het Flexnet. Wij beseffen dat hier wat hobbels te overwinnen zijn (gemeenten zijn verantwoordelijk voor WMO vervoer; provincie voor openbaar vervoer), maar dit mag geen belemmering zijn samenwerking in enigerlei vorm aan te gaan. In de concessie GV wordt hier al naar gekeken.

Belangrijk hierbij is dat het flexvervoer, maar ook de deelvervoer reis mogelijkheden, in de reisplanners meegenomen worden, zodat ook mensen van buiten van deze vervoersmogelijkheden gebruik kunnen maken en daarmee het gebruik kunnen vergroten. De NS
Reisplanner, OV9292 en Google Maps doen dit al gedeeltelijk, maar er is nog geen Reisplanner die het totaalaanbod weergeeft. In het buitenland heeft o.a. de Lijn met de Hoppin app een planner waar deelvervoer goed geïntegreerd is. Wij adviseren de provincie om hier een actieve rol in te spelen.

U stelt dat de provincie in het kader van het Masterplan Wonen vooral inzet op woningbouw bij OV locaties. Dat ondersteunen wij, omdat dit onnodige mobiliteit tegengaat en de afhankelijkheid van de auto kan verminderen. Ook kan dan makkelijker ingezet worden op deelmobiliteit. Maar ook hier geldt dat voor bepaalde groepen die deelmobiliteit geen optie is er dus ook in dit soort locaties een vorm van vraagafhankelijk Flexvervoer beschikbaar moet zijn, en wel vanaf het moment dat de eerste woningen worden opgeleverd. Als dat niet het geval is, zal toch voor de (tweede) auto gekozen worden.

U heeft aangegeven dat er op basis van de vast te stellen visie geen uitvoeringsagenda komt, maar dat de visie geconcretiseerd gaat worden in de nota van uitgangspunten voor het PvE van de nieuwe concessies. Wij denken daarbij graag met u mee.

Hoewel het enigszins benoemd is in de visie, vragen wij als landelijke gemeente met name aandacht voor openbaar vervoer in de kleine kernen. Een kern van ongeveer minimaal 1000 inwoners moet wat ons betreft voorzien worden van enige vorm van openbaar vervoer. In onze gemeente heeft bijvoorbeeld Spierdijk wat een kern is van ongeveer 1500 inwoners geen openbaar vervoer. Wij gaan ervan uit dat bij de verdere uitwerking van de visie een kern als Spierdijk voorzien wordt van openbaar vervoer.	De ambitie van de provincie is dat iedereen in Noord-Holland van publieke mobiliteit gebruik kan maken. De precieze uitwerking hiervan gebeurt in de concessie.	Beantwoord
Opmerkingen publieke mobiliteit • Algemeen o Er staat best veel herhaling het in het stuk, kan het stuk korter, waardoor het (nog) beter leesbaar wordt? o Met een vergrijzende bevolking is het goed om de wensen en belangen maar ook de beperkingen van ouderen goed mee te nemen in de aanbesteding. o In figuur 6 valt Doelgroepenvervoer onder de ambitie publieke mobiliteit. Als deze meer richting de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie zou kunnen opschuiven, dan is doelgroepenvervoer misschien beter te combineren met openbaar vervoer en kan er mogelijk een efficiencyslag en daarmee een kostenbesparing gerealiseerd worden. Bovendien sluit dit goed aan op het uitgangspunt dat publieke mobiliteit voor iedereen is. • Toegankelijkheid o In het stuk staat veel over fysieke toegankelijkheid. Maar toegankelijkheid is meer dan alleen fysiek. Toegankelijkheid ouderen, laaggeletterden, digibeten, mensen met mentale uitdagingen etc. etc. is ook belangrijk. Dit wordt wel op meerdere plekken genoemd (zoals bellen i.p.v. een app), maar lijkt ons goed om naast de fysieke toegankelijkheid ook de andere vorm van toegankelijkheid een prominentere plek te geven in het stuk. o Het lijkt ons een goed streven om sommige (!) reizigers die nu in het doelgroepenvervoer zitten actief te stimuleren en helpen om gebruik te maken van het reguliere vervoer, door bijvoorbeeld aanpassingen en coaching.	- Antwoord algemeen: We hebben gekozen om de principes uitgebreid uit te leggen, soms levert dat wat herhaling op. Voor het compacte verhaal is de samenvatting opgesteld. De doelgroepen zoals omschreven in paragraaf 2.2 gaan uit van reismotieven en omvatten alle leeftijden. In de nieuwe versie is dit explicieter benoemd. Ook zijn ouderen in het kader over toegankelijkheid meegenomen. Doelgroepenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van gemeenten. Wel onderzoekt de provincie, in afstemming met gemeenten en vervoerders, naar synergiemogelijkheden tussen doelgroepenvervoer en Flexvervoer, bijvoorbeeld door voertuigen voor doelgroepenvervoer op andere momenten in te zetten voor Flexvervoer. - Antwoord toegankelijkheid: In de nieuwe versie is in paragraaf 2.3 toegankelijkheid uitgebreider toegelicht. Een toegankelijk systeem kan zorgen dat sommige reizigers die nu op Wmo-vervoer zijn aangewezen, makkelijker gebruik kunnen maken van reguliere publieke mobiliteit.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Vragen over publieke mobiliteit • Flex bedieningstijd 06-01.00. o Geldt dit voor alle inwoners? Of alleen de plekken waar haltes zijn? • Hubs o Zijn er minimale eisen aan hubs? o Er gaat ook HOV vervoer over rijkswegen, (A7, N99). Worden die ook verplicht tot het maken van hubs? • HOV Buslijn 350 o Welke rol speelt HOV buslijn 350, die valt onder de concessie van Friesland en in die concessie staat dat die minimaal 1x in het uur rijdt. • Frequentie o De verhoging van de frequentie gaat in bij de nieuwe concessie. In hoeverre is het mogelijk om ook al voor die tijd de frequentie te verhogen op het toekomstige plusnet? • Plusnetlijn o Op pagina 14 staat het volgende; Basisnetlijn doorgroeien naar een Plusnetlijn (en omgekeerd). In welke gevallen kan een plusnetlijn teruggedraaid worden naar een basisnetlijn? • Deelvervoer o Betreft deelauto's. Aan de ene kant geven jullie aan dat jullie niet over de deelauto's gaan, maar aan de andere kant geven jullie aan dat jullie in landelijk gebied wel deelmobiliteit kunnen contracteren. Wat zijn de concrete doelen van deelvervoer in landelijk gebied? Betaald de provincie dit? Welke toekomst hebben de Mobipunten?	- Antwoord Flex bediening: Flexvervoer is gekoppeld aan hubs en ov-knooppunten. Een inwoner in provincie Noord-Holland kan met Flexvervoer tussen 6:00 en 1:00 van en naar een hub of ov-knooppunt worden gebracht. Als het Basisnet op dat moment niet rijdt of op die plek niet rijdt, dan zal een vorm van Flexvervoer beschikbaar zijn. Ook hiervoor geldt: vraagafhankelijk. - Antwoord hubs: Voor de eisen aan hubs volgen we de hubstrategie, specifiek voor streek- en regiohubs. Daarbij moeten, zoals in paragraaf 2.3 beschreven, o.a. voldoende parkeer- en laadvoorzieningen aanwezig zijn, een aanbod van deelmobiliteit en goede wachtvoorzieningen. De komende tijd werkt de provincie dit verder uit, waar nodig in samenwerking met gemeenten. Hubs hebben vooral functie als toegangspoort tot het Plusnet, langs rijkswegen is dit waarschijnlijk niet van toepassing. Mocht dit toch in de uitwerking het geval zijn, dan gaan we het gesprek aan met Rijkswaterstaat. - Antwoord op 350: Voor provinciegrensoverschrijdende lijnen stemmen we af met de buurprovincies. - Antwoord frequentie: In principe kunnen elk jaar via het vervoerplan wijzigingen worden doorgevoerd. Uiteraard moet daar wel budget voor zijn. - Antwoord Plus naar Basis: Als een Plusnetlijn te weinig wordt gebruikt, kan het in sommige gevallen logischer zijn om bijvoorbeeld de frequentie wat te verlagen, om zo met een vollere bus te kunnen rijden. Of dit nodig is wordt jaarlijks samen met de vervoerder geëvalueerd. - Antwoord deelvervoer: Met de visie geeft de provincie aan dat zij dit belangrijk vindt. Hoe dit eruit komt te zien, hoe dit te organiseren en hoe dit te bekostigen moet eerst verkend worden. In de regio Gooi en Vecht vindt als eerste een verkenning plaats.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Per gemeente Hollands Kroon • Figuur 8 ; Er missen een aantal lijnen van de Basis en Flex. Namelijk van alle kernen van Hollands Kroon richting een OV Hub. Daarnaast mist er een goede verbinding tussen Wieringen en station Anna Paulowna en mist er een goede verbinding tussen Nieuwe Niedorp / Winkel richting een station en voorzieningen. Schagen • De (jarenlange) geuite wens is dat Petten via het basisnet of flex ook een verbinding met Schagen krijgt. Hoe kijkt de provincie hier tegenaan? • De wens is dat Waarland via het basisnet of flex ook een verbinding met Schagen behoudt. Dit ter versteviging van de regio. Hier wordt ook de komende jaren flink gebouwd. Texel • Figuur 8 ; er mist een plaatje voor het Voortgezet Onderwijs op Texel (er is een middelbare school in Den Burg).	De kaart is indicatief. Een pijl van Basisnet/flex kan voor diverse kernen gelden. In de concessie worden de precieze routes en haltes uitgewerkt.	Beantwoord

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw conceptvisie Publieke Mobiliteit. Openbaar vervoer staat in de regio's steeds meer onder druk. Het voorbeeld van Zeeland, waar een reguliere concessie niet meer uit te voeren is, is exemplarisch. Wij juichen het dan ook van harte toe dat u fundamenteel kijkt naar het functioneren van het openbaar vervoer in de provincie. Onze focus ligt vanzelfsprekend op het openbaar vervoer boven Alkmaar in het algemeen en in Den Helder in het bijzonder. Wij begrijpen dat voor een toekomstbestendig OV-systeem de indeling in Plus-, Basis- en Flexnet in de provincie nodig is, aangevuld met hubs en deelvervoer. Tegelijk vraagt dat voor een deel van de reizigers een omslag in denken. Zij krijgen immers te maken met wellicht snellere buslijnen, maar zijn meer tijd kwijt om de halte te bereiken. Daarnaast kan meer inzet op flexibel vervoer botsen met lokale initiatieven in bijvoorbeeld met WMO-vervoer. Dat WMO-vervoer is op dit moment een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Wanneer gemeenten hun WMO-vervoer moeten inbrengen in deze visie, worden zij daarmee ook beslisser en opdrachtgever. Overigens geldt dat voor de Kop van Noord-Holland voor wat betreft de Mobipunten. In deze visie, die een goede basis legt onder het publiek vervoer in de provincie, zou eigenlijk meer plaats moeten worden ingeruimd voor lokale initiatieven en zou meer in gezamenlijkheid met de gemeentelijke colleges moeten worden vastgesteld. Wij pleiten dus eerder voor overleg vooraf, waardoor er meer overeenstemming ontstaat. Wij wensen u veel succes met de verdere uitwerking hiervan en vertrouwen erop hierover snel met elkaar om de tafel te kunnen zitten.	Het doel is om een samenhangend netwerk te creëren, en lokale initiatieven om mensen op hun bestemming te brengen te benutten. Het streven is om, uiteraard in afstemming met gemeenten, te zoeken naar mogelijke synergie tussen Wmo- en Flexvervoer, bijvoorbeeld in het gebruik van voertuigen. Voor de uitwerking in de concessie worden de gemeenten betrokken, om zo gezamenlijk tot een goede invulling te komen.	Beantwoord
Allereerst in algemene zin, is ons inziens de visie (teveel) gefocust op het aanbod van publieke mobiliteit en wordt er te weinig aandacht besteed aan het gebruik ervan. In de visie wordt niet specifiek ingegaan op hoe de provincie graag zou willen zien dat er gebruik gaat worden gemaakt van publiek mobiliteit. Een cijfermatige onderbouwing kan hierbij bijdragen aan de noodzakelijkheid van een bepaald aanbod aan publiek vervoer. Andere vragen die bij ons opkwamen gaan over het stimuleren van het gewenst gedrag (naast het aanbieden van bepaald vervoer) en hoe de ambitie van de provincie zich verhoudt tot provincie-grensoverschrijdende daily urban systems (bijv. rondom het Gooi)?	De visie beschrijft een toekomstbeeld naar het systeem van aanbod van publieke mobiliteit. De uitwerking zal deels vraagstimulerend zijn en grotendeels vraagafhankelijk. Gedragsverandering zoals o.a. beschreven in het Perspectief Mobiliteit en het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) waarbij het daily urban system van de MRA centraal staat, zal plaatsvinden door een combinatie van diverse beleidsinzet, waaronder het aanbod aan publieke mobiliteit. Keuzes in ruimtelijke ordening, flankerend beleid, mobiliteitsmanagement zijn veel meer bepalend voor gedragsverandering. Het systeem publieke mobiliteit kan naar verwachting meebewegen en zal zich van jaar tot jaar ontwikkelen. Goede monitoring is hierbij van belang. Met de beschikbare data en instrumenten is het helaas niet goed mogelijk om goede prognoses te maken voor belangrijke onderdelen van publieke mobiliteit zoals basisnet, flexvervoer en deelmobiliteit.	Beantwoord

De deelauto ontbreekt bij figuur 2? Deze wordt niet genoemd. Op pagina 4 wordt aangegeven dat publieke mobiliteit wordt gezien als vervoer wat geen eigen (privé) vervoermiddel betreft.	De deelauto is wel onderdeel van deelmobiliteit, maar niet van de ketenreis. Daarom staat hij niet in figuur 3. Het is ook geen onderdeel van de ketenreis, dus ook niet in figuur 2. Bijschrift figuur 3 aangepast.	Beantwoord
Ontbreekt wederom de deelauto in het natransport.	De deelauto is wel onderdeel van deelmobiliteit, maar niet van de ketenreis. Daarom staat hij niet in figuur 3. Het is ook geen onderdeel van de ketenreis, dus ook niet in figuur 2. Bijschrift figuur 3 aangepast.	Beantwoord
In figuur 8 ontbreekt de link met het Ontwikkelperspectief Mobiliteit NHN wat onlangs door PNH i.a.m. CXX en NS is vastgesteld. Het eerder aantakken van de bus op de trein komt bijv. niet terug in figuur 8 voor West-Friesland.	Het is een indicatieve kaart. Niet aanpassen. Ontwikkelperspectief is enerzijds uitwerking en anderzijds voor korte termijn.	Beantwoord
De OV-taxi is een private dienst en niet van NS.	De toevoeging 'van NS' is verwijderd uit de tekst.	Beantwoord en verwerkt in de visie
Goed voorstel, alleen ontbreekt daarbij de regiorol. Ziet de provincie dit als haar taak om te initiëren?	Zoals toegelicht in paragraaf 3.1 ziet de provincie voor zichzelf een rol om te faciliteren dat lokale vrijwilligersinitiatieven goed vindbaar zijn, bijvoorbeeld door het bijhouden van een website.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
Het huidige taxivervoer is dermate hoog in tarief vergeleken met regulier OV dat het voor veel reizigers geen aantrekkelijk reismogelijkheid is. Dus als je het aan de markt overlaat zal het taxivervoer ook zeer beperkt zijn in het aanbod.	Voor reizigers die een rechtstreekse verbinding van deur tot deur wensen, kan een taxi soms een aantrekkelijke optie zijn. We zien het als iets positiefs dat regulier ov voor veel reizigers de meest aantrekkelijke optie is.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
NS is allereerst van mening dat er - met name in NHN - zo min mogelijk parellel vervoer tussen bus en trein moet worden aangeboden. Dat er verschillende tarieven zijn tussen bus en trein is in die zin ook logisch kijkend het verschil in luxe/comfort/snelheid.	Het is niet de bedoeling dat bus en trein met elkaar concurreren, dus parallelliteit proberen we te voorkomen (mits de trein voldoende frequentie biedt). Wij zouden graag de tarieven van trein en bus gelijk zien, zodat we busreizigers ook naar de trein als alternatief kunnen verwijzen. Het argument luxe/comfort/snelheid vinden we niet relevant.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
De OV-chipkaart gaat op den duur verdwijnen. Advies is hier om de nieuwe term "OV-pas" of “OV-betalen” te gebruiken.	OV-chipkaart is in het stuk aangepast naar ov-pas	Beantwoord en verwerkt in de visie

Wie is volgens de provincie hiervoor verantwoordelijk? De betreffende aanbieder van het vervoer?	De provincie voelt zich verantwoordelijk en wil dit via de regionale vervoerder van de OV-concessie regelen. Elke aanbieder van het vervoer moet inderdaad de benodigde informatie beschikbaar stellen. Dit moet op een centrale plek gedeeld worden, dus de aanbieders hoeven niet ieder hun eigen website of app te hanteren. Een centrale rol ligt dus bij de regionale vervoerder, maar de provincie zal aanvullend afspraken moeten maken met b.v. buurtbusorganisaties, lokale initiatieven, NS en deelmobiliteitaanbieder dat zij ook informatie delen en wellicht ook krijgen en aanbieden. Een duidelijke regiorol voor de provincie dus.	Beantwoord. Geen aanpassing in de tekst.
In het begin wordt ook gesproken over dat deelmobiliteit een onderdeel betreft van het publieke mobiliteitssysteem in NHN. Dat lees ik nu niet terug?	Figuur 9 gaat over het ov-concessie gerelateerde deel. De titel bij de figuur is aangepast (ook in de samenvatting).	Beantwoord en aangepast
Wat wordt door de provincie precies bedoeld met tarieven afstemmen? En wat is de argumentatie voor tariefintegratie? Is dit alleen bedoeld voor losse reizen en/of ook voor abonnementen? NS staat open voor het gesprek met de provincie hoe we voor de reiziger/eindgebruiker tot een aantrekkelijke OV-propositie kunnen komen.	Voor de aantrekkelijkheid van publieke mobiliteit is het voor de reiziger van belang om overal op dezelfde manier te kunnen betalen, en bij voorkeur ook met één abonnement kunnen reizen, en bij een reis met voertuigen van bijvoorbeeld NS, de VRA en PNH niet steeds op een andere manier de kosten worden bepaald. Als we parallelliteit tussen bus en trein willen voorkomen, is het belangrijk voor bepaalde doelgroepen dat de trein niet (veel) duurder is dan de bus, zeker als we die buslijn opheffen. Dat geldt voor een los kaartje, maar ook voor abonnementen. Ook (nieuwe) overstapkosten zijn hierbij onwenselijk.	Beantwoord, geen wijziging in tekst
Betekent dit ook dat de provincie over gaat tot subsidiëren van deelmobiliteit indien deelmobiliteitsaanbieders aangeven dat subsidie (van de onrendabele top) noodzakelijk is om deelvervoer te kunnen aanbieden in NH?	Voor locaties waar de provincie graag deelmobiliteit ziet, maar de markt dit niet zelf aanbiedt, is dit inderdaad mogelijk.	Beantwoord
Wenselijk is om in een vroegtijdig stadium in contact te treden met de gemeente en afstemming te zoeken met NS. Een evenementenkalender is behulpzaam zodat er vroegtijdig overzicht is van evenementen en samenwerking tot stand kan worden gebracht.	Afstemming tussen vervoerders en provincie is hierbij inderdaad van belang.	Beantwoord
Gezien de grote druk op het fietsparkeren op maaiveld in onze stallingen op vele stations in Noord-Holland is ons advies om dit eerst in overleg met NS en onze collega's van NS Stations (en evt. ProRail die gaan over # fietsparkeerplekken) vooraf af te stemmen. Heeft de provincie meer inzicht op welke locaties dit men wilt gaan uitvoeren, incl. aantallen scholieren/fietsen?	De precieze uitwerking komt aan bod bij de concessie. Waar van toepassing gebeurt dit uiteraard in afstemming met NS Stations.	Beantwoord

Dit betreft een goed voorstel, maar zoals het er nu staat opgeschreven staat het er wel vrijblijvend. Bij welke organisatie ligt hiervoor het initiatief volgens de provincie? Advies vanuit NS is om hierbij de bestaande Werkgeversaanpak en Breikers te benutten. En uiteraard ook is het van belang dat overheden zelf hierin het goede voorbeeld geven.	Eens, de provincie neemt een actieve rol maar gebruikt de lopende trajecten.	Beantwoord
Publieke mobiliteit vragen: • Is er nu sprake van fijnmazig vervoer? • Wat bedoel je met een buurtbus • Verwachten jullie dat een aantal reizigers afhaken vanwege 2km tot halt? • Als je wilt dat ze met een kleine bus rijden, waarom doe je dat dan niet sowieso? • Hoe zit het qua verantwoordelijkheid WMO vervoer, maakt de rol gemeente belangrijker. • Zijn er mogelijkheden met dit systeem om ov te introduceren waar het nu niet is? • Mist dat Rijkswaterstaat niet investeert in infra op dit moment. • Samenwerking met andere autoriteiten moet meer naar voor komen. • Verwachtingen van gemeenten duidelijker weergeven.	- Antwoord op fijnmazig vervoer: Fijnmazig vervoer is geen doelstelling van de visie. De doelstelling is bereikbaarheid voor iedereen. Dat is iets anders. - Antwoord op buurtbus: Een buurtbus is een ov-lijn die gereden wordt door vrijwilligers en hangt onder een stichting. Vaak wordt via de ov-concessie geregeld dat de concessiehouder de buurtbus faciliteert met voertuigen en reisinformatie. - Antwoord op 2 km: Elke verandering zal in meer of mindere mate leiden tot andere keuzes van reizigers, dus ook afhaken. Dat is niet te voorkomen. - Antwoord op kleine bus: De vraag is niet duidelijk - Antwoord op verantwoordelijkheid Wmo: Die blijft zoals hij is, bij de gemeente. Mogelijk gaan provincie en gemeente meer samenwerken, maar de verantwoordelijkheid wordt niet overgenomen. - Antwoord op ov waar nu niets is: Ja, vooral de flex-systemen - Antwoord op RWS: Dat is een operationeel probleem. Indien financieel, valt er mogelijk iets af te spreken - Antwoord op samenwerking: Dit is op enkele plekken in de tekst sterker benadrukt. - Antwoord op verwachtingen gemeenten: Dit is een visie van de provincie. De wensen van gemeenten kunnen bij uitwerking in de concessie, waar gemeenten bij worden betrokken, worden afgewogen.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

1. Aanleiding en visie Wij delen de door u gesignaleerde ontwikkelingen en veranderde opgaven voor mobiliteit, ook door veranderd reisgedrag. Een aantal van de uitgangspunten voor duurzame mobiliteit en inzet op goed OV is herkenbaar in een aantal gemeentelijke mobiliteitsvisies. Daarnaast zien we ook dat de bereikbaarheidsopgave in onze regio een extra dimensie hebben, door de corridorfunctie (met veel reizigers die door onze regio reizen, maar hier geen herkomst en bestemming hebben). Dat betekent dat er een grote druk op onze regio ligt. De herprioritering van het landelijke Mobiliteitsfonds, en het 'on hold' plaatsen van investeringen, maken de noodzaak om slim om te gaan met alternatieven extra belangrijk. We pleiten daarom voor versterking van het OV in onze regio. Daarnaast groeit Nederland qua inwoners nog door, dat kan een discrepantie opleveren met de ambitie om minder te reizen. Ook de impact van een vorm van rekening rijden ("anders betalen voor mobiliteit") is nog niet duidelijk. Het is ons inziens goed om de visie zo nodig hierin bij te kunnen stellen.	De ambitie van de provincie is om de groei op een duurzame manier te kunnen faciliteren. De concrete invulling van de visie wordt ieder jaar in overleg met de vervoerder herijkt, dit geeft ruimte om flexibel om te gaan met eventuele ontwikkelingen de komende jaren.	Beantwoord
2. Oplossingsrichtingen In de (concept)visie zijn de bouwstenen voor systeem van publieke mobiliteit neergelegd, waarbij ook de belang van een HUB en deelmobiliteit zijn opgenomen. Een aantal van deze oplossingen zijn nog volop in ontwikkeling, zoals de HUB's, de doorfietsroutes en de deelmobiliteit. We constateren ook dat de oplossingen in minder dicht bewoond gebied een andere business case hebben, dan in metropoolgebied. Het zou daarom wellicht logisch zijn om stapsgewijs toe te groeien naar een nieuw systeem; wat in onze ogen ook betekent dat het belang van bestaande OV-systeem groot is, zo lang we nog geen nieuwe stappen hebben kunnen zetten. Pilot deelmobiliteit (alleen deelfietssysteem) Gooi en Vechtstreek nog geen besluit, start in 2024 nog niet duidelijk. Daarnaast kan het van belang zijn om te kijken naar (boven)regionale samenwerking voor het invoeren van bijvoorbeeld deelmobiliteit (zoals gedaan is in Antwerpen). En wat een goede samenwerking met de werkgeversaanpak als extra impuls kan opleveren (bijvoorbeeld in meer fietsen).	We gooien niets weg voordat er iets nieuws is. Lopende initiatieven zetten we door en kunnen een plekje krijgen bij de uitwerking. Samenwerken zal steeds meer nodig zijn om goede uitwerkingen op straat te krijgen.	Beantwoord

3. Aandachtspunten - We pleiten voor behoud en uitbreiding van de regionale R-net en HOV-lijnen; de huidige lijnen vullen een grote functie in. En nieuwe lijnen, zoals op de verbinding Almere-Huizen-Hilversum-Utrecht of Almere-Huizen-Amersfoort kunnen extra waarde hebben (gegeven de belangrijke herkomst-bestemmingsrelatie). Het is belangrijk om daarbij over de grenzen van de concessie heen te kijken. Niet alleen naar de Vervoerregio Amsterdam, maar ook de aangrenzende concessies van de provincie Utrecht en Flevoland. - Vanuit de Hubstrategie voor de Gooicorridor kijken we naar potentiële Hub-locaties. Het is mooi als de visie daarop gaat aansluiten. Voor de kortere termijn is het in ieder geval al de moeite waard om de HOV halte Eemnes / Laren te vermelden, die is in de zomer 2024 gereed. Op pagina 23 van het rapport, in de tabel, staat bij 'hubs' bij 'wie?' de 'provincie en gemeenten'. De ervaring leert dat mobiliteitshubs vaak op gronden van het Rijk liggen; namelijk RWS, Prorail of NS. Zie bijvoorbeeld P+R Muiden, Station Naarden-Bussum of Bussum-Zuid. Op dit soort locaties zal het gesprek, over het realiseren van lokale en regionale publieke mobiliteitsambities, gevoerd moeten worden met het Rijk. De strekking van de voorgaande zin graag toevoegen in de laatste kolom van de tabel. - Hoewel de concessie Gooi en Vechtstreek al in grote mate gebaseerd is op de visie van plusnet en basisnet, willen we graag gezamenlijk keuzes maken bij eventuele wijzigingen. - In de visie is nog niet aangegeven wat er verandert voor onze regio ten aanzien van basisnet en flexvervoer. We willen graag betrokken worden in deze uitwerking. - We hebben nog geen beeld hoe flexnet gaat functioneren. Daarnaast zijn we in gesprek over het opzetten van een pilot met vraaggestuurd OV. Het is ook nog niet bekend wanneer deze wordt gestart, maar we willen de pilot graag gezamenlijk evalueren. We vinden het relevant om de ervaring van de reiziger mee te laten wegen, bij nieuwe keuzes. - In de visie is onduidelijk hoe omgegaan wordt met scholierenlijnen (pag 18), we vragen ons af welke lijnen in onze regio als zodanig zijn gekwalificeerd. En wat de ambitie is: juist haltes bij onderwijsinstellingen realiseren (pag 16) of juist niet, om fietsen te stimuleren juist minder bussen langs onderwijsinstellingen te laten rijden (pag 26). - De ontwikkeling en inzet van buurtbussen in buitengebieden zou niet ten koste mogen gaan van het reguliere openbaar vervoer, om ook leefbaarheid in kleine kernen te bewaken.	Algemeen antwoord: dit is een visie. De uitwerking moet nog plaatsvinden in de NvU en het PvE. Dan wordt meer duidelijk. Al deze aandachtspunten kunnen dan afgewogen worden.	Beantwoord
4. Overig - in paragraaf 4.1 is een aantal succesfactoren benoemd, waaronder parkeerbeleid. In een regio met een heel divers karakter, is het niet mogelijk om daarin unaniem een gezamenlijk beleid in te voeren (ondanks dat in verschillende gemeentelijke mobiliteitsvisies autoluwe gebieden zijn opgenomen voor dichtbevolkte centrumgebieden). We stellen voor dit ook flexibel te ontwikkelen.	De specifieke invulling van het parkeerbeleid zal natuurlijk per gemeente verschillen. Wel kan dit een belangrijke rol spelen in het aantrekkelijker maken van publieke mobiliteit. Gemeenten kunnen hier onderling ook kennis en ervaring over uitwisselen.	Beantwoord

Cruciaal in het gebruik van OV is de use case. Dit pleit op zich al voor flex naast basis. Misschien vind ik het eigenlijk veel handiger dat twintig minuten na mijn melding er een busje komt, dan elk uur. Maar de use case hangt sterk samen met apps. Als bijvoorbeeld lokale initiatieven niet zichtbaar worden in apps zoals 9292, missen we een kans. Dit zou volgens mij in de uitvraag een belangrijk criterium moeten zijn. Want je kunt wel publiek vervoer organiseren, maar als een onervaren gebruiker niet ziet dat het er is pakt deze alsnog de auto.	Voor de gebruiker is het inderdaad van groot belang dat alle reisopties op één plek (website, app, of telefooncentrale) te vinden is, om zo een keuze te maken voor de meest aantrekkelijke optie voor die reis. De provincie gaat hiervoor met vervoerders en andere partners in gesprek. De provincie zal hierin regio nemen en een deel van het organiseren via de ov-aanbesteding gaan regelen. Daarnaast moet hiervoor ook nog veel geregeld en afgestemd worden.	Beantwoord

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
S. Neeskens
AD/STG

Doorkiesnummer +31235145282
neeskenss@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d 10-06-2024
Commissie Ruimte
Datum commissievergadering 27-05-2024

6 juni 2024

Onderwerp: Visie publieke mobiliteit

De commissie Ruimte adviseert:

De voordracht Visie publieke mobiliteit als bespreekstuk te agenderen voor de Statenvergadering van maandag 10 juni 2024.

Uittreksel van het concept-verslag commissie Ruimte 27 mei 2024:

5. A-agenda Mobiliteit

5.a Visie Publieke Mobiliteit

Toelichting:

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

Behandelvoorstel:

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Bouhlel** (SP) heeft zorgen over de langere reistijd van scholieren. Daarnaast ziet zij dat een groep mensen minder te besteden heeft en vraagt zich af hoe deelmobiliteit betaalbaar blijft. Bij hubs moet het

reisplan in de app betaald worden, maar niet iedereen kan dit vanwege het ontbreken van een mobiel of omdat ze in de schuldhulpverlening zitten. Sommige scholen zijn onbereikbaar met de reguliere bus en alleen bereikbaar met de buurtbus.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beantwoording door gedeputeerde **Olthof** in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** dankt de commissie voor de vragen en complimenten. De visie schetst op hoofdlijnen de richting waar we naar toe willen. Dat is niet per se meer OV maar wel beter OV. Het is niet de intentie van de visie Publieke Mobiliteit om alles te benoemen. Binnenkort komt er een conceptnota met de uitgangspunten. Daarnaast werkt Gedeputeerde Staten aan een concept tarievenkader waarin de betaalbaarheid van het openbaar vervoer aan bod komt. In het Programma van Eisen worden de lijnen besproken. Hij benadrukt om voor dit moment de aandacht te beperken tot de visie.

Voor het nachtvervoer wordt ruimte geboden, maar er moet gekeken worden op welke lijnen dit ingezet wordt. De reizigers komen van verschillende plekken en daar kan niet altijd een nachtbus georganiseerd worden.

Interruptie door mevrouw **Vroom** (D66), zij vindt dat er geen discussie over gestart worden omdat dit niet is opgenomen in de visie. Zij had graag gezien wat de plannen van Gedeputeerde Staten hierover zijn en wat de mening van de gedeputeerde is.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat OV 's nachts belangrijk is, vooral voor jongeren. In de visie is er veel ruimte voor deur-tot-deur-vervoer, zonder beperkingen in tijden, wat extra mogelijkheden biedt. Mevrouw **Vroom** vraagt wat Gedeputeerde Staten vindt van het gat dat er zit in de nacht van 01.00 uur tot 06.00 uur, dit staat niet genoemd in de visie. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit de basis is, maar dat maatwerk iets kan toevoegen aan de bereikbaarheid in Noord-Holland. Het nachtvervoer wordt dus niet uitgesloten in de visie.

Interruptie van de heer **Van den Berg** (JA21), hij vraagt om een toezegging van de gedeputeerde dat de nachtbussen gratis zijn voor Schiphol-medewerkers op vertoon van hun Schipholpas. Hij stelt voor om het schrappen van elektrische bussen te overwegen. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de betaalbaarheid in het concept tarievenkader terugkomt en dat dit op een later moment besproken wordt in de commissie Ruimte.

Interruptie door mevrouw **Den Boer** (BBB), zij vraagt waarom het nachtvervoer voor Schiphol wel geregeld kan worden en of dit ook mogelijk is voor meer locaties. Gedeputeerde **Olthof** wijst op de grote werknemersstroom naar Schiphol als vierentwintiguursbedrijf. Dit vervoer geldt niet vanuit elke plek in Noord-Holland. Hierbij moet gekeken worden naar de vervoersstromen en wat een nachtbus toevoegt aan de bereikbaarheid van Noord-Holland.

Het onderzoek naar de deelmobiliteit als onderdeel van de concessie loopt inderdaad in het Gooi. Daarbij wordt gekeken of het OV bedrijf wel de juiste aanbieder is van deelmobiliteit.

Deelmobiliteit is een visie die onderdeel moet zijn van de visie Publieke Mobiliteit en de ketenreis. Interruptie door de heer **Boer** (VVD), hij vraagt hoe de gedeputeerde het aanbieden van deelmobiliteit door de provincie zelf ziet. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de Provincie daarvoor een partner in de markt zoekt en een deel van de regie naar zich toe haalt. Dit is iets dat nog verder uitgewerkt moet gaan worden. Interruptie door mevrouw **Vroom** (D66), zij wil weten hoe de motie van D66 wordt afgedaan en wanneer het onderzoek naar de deelmobiliteit als onderdeel van de concessie wordt afgerond. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat hij de toezegging heeft gedaan bij de motie en dat terugkoppeling van de resultaten van het onderzoek zal worden gegeven.

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat sociale veiligheid erg belangrijk is. Hierbij moet gekeken worden hoe dit vormgegeven wordt. De ambitie moet zijn om OV-hubs veilig te maken en vooral voor vrouwen. Gedeputeerde Staten werkt hier aan en dit gebeurt ook landelijk.

Buurtbussen rijden op diesel omdat elektrische bussen voor acht personen nog niet beschikbaar zijn. Dit heeft niet zozeer te maken met het B-rijbewijs van de vrijwilligers.

De visie wordt bijgesteld naar behoefte en waar dat nodig is. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat in de laatste jaren veel is veranderd in reizigerspatronen en de OV-vraag, dit wordt meegenomen in het Programma van Eisen. Mevrouw **Buit** (Christen Unie) merkt op dat de frequentie van de busritten het gebruik ervan beïnvloedt. Gedeputeerde **Olthof** ziet bepaalde ontwikkelingen vanuit gemeenten en werkgevers en benadrukt dat er ruimte is voor flexibiliteit.

Wat betreft de scholierenlijnen is er volgens gedeputeerde **Olthof** een goede verbinding met scholen, hoewel leerlingen misschien driehonderd meter moeten lopen om bij de bus te komen. Vervanging door vaste lijnen die iets verder van de scholen liggen is mogelijk. Mevrouw **Bouhlel** (SP) merkt op dat in Alkmaar de buurtbus door scholieren wordt gebruikt. Gedeputeerde **Olthof** vindt dat er geen reden is om scholierenlijnen in stand houden als deze niet druk zijn. Dat wil niet zeggen dat er geen goede busverbinding is, het kan wel zo zijn dat scholieren een stukje moeten lopen. Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of de gedeputeerde een maximale afstand kan toezeggen. Dat is de gedeputeerde niet van plan.

Mevrouw **Moinat** (PVV) zegt dat het krankzinnig is dat kinderen vroeg de deur uit moeten om op tijd op school te zijn. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit een aangelegenheid van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) is en dat de Provincie niet kan garanderen dat iedere scholier niet ver hoeft te reizen.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat naast de OV-app, de informatietelefoonnummers voor het OV gewoon beschikbaar zijn. Het voorstel voor een seniorenpas en gratis OV voor ouderen of minder draagkrachtigen, zal worden besproken in het tarievenkader. Wat betreft de woningbouwlocaties wijst gedeputeerde **Olthof** erop dat daarbij zal moeten worden nagedacht over de bereikbaarheid. Veel gemeentes hanteren daarbij het STOMP-principe, bereikbaarheid blijft een belangrijk onderdeel is bij elke nieuwe woonwijk die gebouwd wordt.

Samen met de NS wordt gekeken hoe een integraal informatiesysteem van reizigersinformatie zo eenvoudig mogelijk kan worden gemaakt voor de reizigers.

Wat betreft de vraag over het personeelstekort in het OV; er wordt ruimte gemaakt voor Engelstalige buschauffeurs in overleg met Connexxion. De financiële onderbouwing is geen onderdeel van de visie, die komt later bij de concessies. Er komt ook een concessie die gaat over het OV-deel, daarbij wordt gekeken welke onderdelen kunnen worden toegevoegd binnen die concessie.

In de visie Publieke Mobiliteit komt de ketenreis, de betaalbaarheid en de deelmobiliteit terug. De uitwerking van de visie is alleen mogelijk als het privégebruik van de auto daalt. De reden van een hogere frequentie in de vervoersstromen is dan in landelijk gebied is omdat er in stedelijk gebied veel meer gebruik wordt gemaakt van het OV. De transitie van auto naar fiets en OV kan alleen als er een goed alternatief bestaat voor de auto.

Op de vraag van Statenlid **De Weerdt** (Volt) of de gedeputeerde dit op kan nemen in de visie, antwoordt gedeputeerde **Olthof** dat dit niet nodig is omdat de visie goed is zoals hij nu voorligt. Het is geen doel op zich om het autogebruik terug te dringen. Dit onderwerp wordt al genoemd in het perspectief Mobiliteit.

Bij de samenwerking met partners, zoals de VRA wordt dit ook in landelijk verband gedaan. Dat neemt niet weg dat er verschillende concessies zijn en soms verschillende tarieven bestaan.

De vrijwilligers die op de buurtbus werken kun je niet verplichten om de verantwoordelijkheid te dragen over mensen met een beperking.

Met duurdere voertuigen wordt bedoeld dat de aanschaf van een zero-emissie bus duurder is dan een dieselbus. Restitutie van reiskosten als een reiziger niet kan komen door overmacht wordt onderzocht en verder uitgewerkt in het systeem.

Met de basisbereikbaarheid bedoelt gedeputeerde **Olthof** dat dit een basisvoorziening is voor iedereen.

Een hub moet goed bereikbaar zijn met auto, deelauto en fiets en daarvoor zijn carpoolplaatsen noodzakelijk.

Wat betreft de vraag of hubs succesvol zijn, zegt gedeputeerde Olthof dat dit over de Mobipunten in Noord-Holland Noord gaat. Hem is onbekend wanneer de informatie over de evaluatie hiervan openbaar gemaakt wordt. De gedeputeerde zegt toe dit na te vragen bij de collega's van Noord-Holland Noord.

Deelmobiliteit is maatwerk en daar hangt de beschikbaarheid van de deelfietsen van af.

Bij de discussie over de nota van uitgangspunten moet het gesprek gevoerd worden over de vraag of de provincie zelf een deel van de concessie moet uitvoeren. Het gaat hierbij niet zozeer om welke partij het gaat doen, maar om welke partij dit het beste kan doen.

Vervoersarmoede: het doel is om het OV betaalbaar houden en alles zo goed mogelijk af te stemmen op elkaar. Dit onderwerp komt aan de orde bij de Visie Tarieven.

Over buslijn 200 is de Provincie in gesprek met Rijkswaterstaat om ontheffing zodat de bus langs de file kan rijden.

Vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen elektrisch. Bussen betalen geen wegenbelasting. De Provincie streeft ernaar om alle bussen zero emissie te maken.

Vragen van de commissie in de tweede termijn

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) ontvangt graag het onderzoek.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) ziet de veiligheid op de hubs in de avond en op stille tijden graag gewaarborgd. Het gebruik van de fiets is goed en gezond maar voor sommige doelgroepen geen optie.

De heer **Hollebeek** (PvdD) is het eens met mevrouw **Den Boer** (BBB) dat de bereikbaarheid van voorzieningen zoals ziekenhuizen en scholen goed moet zijn. De beleving van het OV is bij uitstek iets dat meegenomen moet worden in nota van uitgangspunten. Overweegt daarom een kleine motie.

Statenlid **De Weerdt** (GL) doet de suggestie om de beleidsuitwerking in de nota van uitgangspunten ter bespreking voor te leggen aan een commissie en op de strategische agenda te plaatsen evenals de actualisatie van de uitvoeringsagenda.

Mevrouw **Moinat** (PVV) geeft aan dat ze haar vraag schriftelijk en technisch zal stellen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst erop dat de frequentie van de vervoersstromen in landelijk en stedelijk gebied te vinden is op pagina's vijf en eenentwintig en op de voordracht op pagina drie. Zij heeft nog geen antwoord op haar vraag over het flexvervoer dat betaalbaar is voor reizigers die geen andere keuze hebben, maar duurder is voor reizigers met een andere optie en voor studenten. Haar andere vraag ging over de waardering voor de vrijwilligers van de buurtbussen.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vraagt de gedeputeerde om antwoord op haar vraag over veilige loop- en fietsinfrastructuur en het voorkomen van onveilige verkeerssituaties voor scholieren. Kan de gedeputeerde toezeggen dat eerst de verkeersveiligheid wordt verbeterd voordat de scholierenbuslijnen worden geschrapt?

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

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

Ag/10-6-2024 punt 9

AANGENOMEN

Amendement
Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt bevonden om daarin direct te worden opgenomen.

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 10 juni 2024
ter behandeling van de Visie Publieke Mobiliteit (VD-23)
besluiten in bovengenoemde ontwerpbesluit:

Op pagina 21 onder de kop Bedieningstijden voor de zin: "Nachtvervoer is maatwerk." het volgende toe te voegen: "De provincie streeft ernaar om waar mogelijk een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar te hebben tussen 1:00 en 6:00 naar voorzieningen en belangrijke werklocaties."

Toelichting: Idealiter zouden bijvoorbeeld Schiphol, ziekenhuizen en uitgaansgebieden ook 's nachts met een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar zijn. Nachtvervoer staat weliswaar in de visie, maar er is geen duidelijke intentie in opgenomen of de provincie dat daadwerkelijk gaat verkennen. Deze toevoeging geeft die intentie wel, maar houdt ook ruimte voor het bestuur om de mogelijkheden te verkennen waar nachtvervoer mogelijk is.

Ondertekening,

Emre Kanik	Heidi Bouhlel-Lascaris	Daniël van den Berg
D66	SP	JA21
Willemien Koning-Hoeve	Jaap Hollebeek	Maik de Weerdt
CDA	PvdD	Volt
Michel Klein	Anneke van der Helm-Chandansingh	
Christen Unie	50 PLUS	

AANGENOMEN

A10/10-6-2024 punt g

Amendement

Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt bevonden om daarin direct te worden opgenomen.

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 10 juni 2024

ter behandeling van statenstuk Visie Publieke Mobiliteit voordracht 23-2024

besluiten in bovengenoemde visie

op bladzijde 21:

de zinnen "In stedelijk gebied is de frequentie minimaal zes keer per uur (in beide richtingen). Dit is het huidige R-net in de MRA" te vervangen door:

"In het Programma van Eisen voor R-net dat in het stedelijk gebied in de MRA wordt toegepast, geldt een minimum frequentie van zes keer per uur in de spits in beide richtingen. De vervoerwaarde moet dit echter wel rechtvaardigen"

Toelichting:

In dezelfde alinea wordt geschreven: een minimale frequentie van vier keer per uur in de spits. Omdat de aangehaalde zin verwarring schept, stellen wij voor die te schrappen.

De aantallen hoeven pas in de concessie uitwerkingen geconcretiseerd te worden en door deze aanpassing te maken worden we flexibeler in de uitvoering. Beter en meer vervoer waar nodig.

Ondertekening,

Aletta den Boer, statenlid BBB
Jaap Hollebeek, statenlid Partij voor de Dieren
Heidi Bouhlel, statenlid SP
Jeroen Boer, statenlid VVD
Hein Stulemeijer, statenlid 50PLUS

BBB

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

VVD

SP

50 PLUS

AANGENOMEN

A11 / 10-6-2024
punt 9

Amendement

Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt bevonden om daarin direct te worden opgenomen.

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 10 juni 2024

ter behandeling van statenstuk Visie Publieke Mobiliteit, voordracht 23-2024

besluiten in bovengenoemde visie

op bladzijde 5 de zin "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier *of acht* keer per uur voor *respectievelijk* landelijk en stedelijk gebied"

te vervangen door "Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier keer per uur voor landelijk en stedelijk gebied"

Toelichting:

De aantallen hoeven pas in de concessie uitwerkingen geconcretiseerd te worden en door deze aanpassing te maken worden we flexibeler in de uitvoering.

Ondertekening,

Aletta den Boer, statenlid BBB
Heidi Bouhlel, statenlid SP
Jeroen Boer, statenlid VVD
Hein Stulemeijer, statenlid 50PLUS

AANGENOMEN

A13/10-6-2024 punt 9

VVD NOORD-HOLLAND D66 noord-holland PVDA NH BBB GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Amendement

Voorstel tot wijziging van een ontwerpbesluit, door de voorzitter naar de vorm geschikt
bevonden om daarin direct te worden opgenomen.

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 10 juni 2024
ter behandeling van de Visie Publieke Mobiliteit (VD-23)
besluiten in bovengenoemde ontwerpbesluit:

1. Op pagina 22 onder de kop Sociale veiligheid de zin: "De provincie streeft een goede sociale veiligheid voor reizen met publieke mobiliteit na." te laten vervallen en te vervangen door de zin "De Provincie vindt een goede sociale veiligheid een basisvoorwaarde voor goede, betrouwbare en veilige publieke mobiliteit"
2. Op pagina 22 onder de kop Sociale veiligheid na de zin "Sociale veiligheid op haltes en in de omgeving is de verantwoordelijkheid van de gemeente (openbare ruimte).", de volgende zin toe te voegen; "Daarbij wordt er bij het ontwerpen van de publieke ruimte, zoals de haltes, de hub, etc. van provinciale infrastructuur rekening gehouden met het zo inrichten dat de veiligheidsbeleving voor iedereen zo optimaal mogelijk is. Bij cofinanciering vanuit de provincie van gemeentelijke infrastructuur geven we eveneens dit uitgangspunt mee."

Toelichting: De Sociale Veiligheid bij het reizen met publieke mobiliteit moet in de Provincie Noord-Holland goed geregeld zijn. Dat geldt uiteraard ook voor de publieke ruimte, zoals haltes en de nieuw te ontwerpen hubs. Uit de veiligheidsmonitor 2023 blijkt dat bijvoorbeeld de percentages jonge vrouwen tussen de 18-25 dat zich onveilig voelt in de buitenruimte in Nederland ruim twee keer zo hoog is als van de jonge mannen in dezelfde leeftijdsgroep. Daar moet een verbetering in komen.

Ondertekening,

Jeroen Boer	Emre Kanik	Aletta den Boer	Walter Freeman
VVD	D66	BBB	GroenLinks

PvdA

Gery de Boer

A12 / 10-6-2024
Aanlg

Volt
Noord-Holland

VERWORPEN

Amendement: Toekomstperspectief voor autonoom vervoer

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024, ter behandeling van agendapunt 9 Visie Publieke Mobiliteit (VD-23):

besluiten om de behandelde antwoordbrief Visie Publieke Mobiliteit als volgt te wijzigen:

Op pagina 28, laatste alinea de zin "Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen wellicht op termijn onderdeel worden van publieke mobiliteit." te vervangen voor "De provincie wil autonoom vervoer als vorm van publieke mobiliteit stimuleren. Daarom zoeken we naar een geschikte proeflocatie voor een pilot om mensen en/of goederen op korte- en middellange afstanden autonoom te verplaatsen. Afhankelijk van de uitkomsten van een pilot kunnen zelfrijdende voertuigen onderdeel worden van publieke mobiliteit."

Toelichting:

"Zelfrijdende voertuigen vormen een aantrekkelijk alternatief omdat ze voor veel verplaatsingen goedkoper en sneller zijn dan wandelen, fietsen en het huidige OV (bus, tram, metro en trein)", schrijven TNO en Arcadis in 2018 in de impactstudie die ze in opdracht van de provincie hebben uitgevoerd[1]. Bovendien is autonoom vervoer ook een oplossing voor aanhoudende arbeidsmarkttekorten.

Bij een visie hoort een langetermijnperspectief. Ondanks dat zelfrijdende voertuigen in de visie staan, is nergens opgenomen dat de provincie voornemens is autonoom vervoer in het kader van publieke mobiliteit verder te brengen. De voorgestelde tekst doet dat wel en houdt ruimte voor debat en besluitvorming over de uitkomsten en vervolg van een pilot autonoom vervoer. Hiermee wordt bovendien vervolg gegeven aan de op 6 november 2024 aangenomen motie (M169/2023) "Autonoom Vervoer in en op de kaart in Noord-Holland[2]" en het advies van TNO en Arcadis om dit mee te nemen in beleid.

Maik de Weerdt
Volt

---

[1] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Smart_Mobility/Documenten/Impactstudie_autonome_voertuigen_rapportage_juli_2018

[2] https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/2277d6a2-b915-4cbd-8f2f-703e1e356ac6

M45 / 10-6-2024
punt 9

INGETROKKEN

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

Motie Belevingswaarde publieke mobiliteit

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024, ter behandeling van Visie Publieke Mobiliteit (VD-23).

constaterende dat:

- in de Visie Publieke Mobiliteit wordt gesteld dat beleving belangrijk is;
- er daarbij echter alleen aandacht is voor "lekker doorrijden en niet te vaak stoppen";
- de visie het kader vormt voor de periode 2024-2034 voor onder andere investeringen in het OV en het realiseren van ambities op het gebied van de ketenreis en deelmobiliteit;

overwegende dat:

- een prettige reisbeleving verder gaat dan "lekker doorrijden en niet te vaak stoppen";
- door de verschuiving naar "beter OV in plaats van meer OV" de reiziger vaker van overstaplocaties (OV-knooppunten én hubs) gebruik zal maken;
- vooral bij overstaplocaties het niet altijd even aangenaam verpozen is;
- de ruimtelijke inrichting van overstaplocaties bij kan dragen aan een prettigere beleving van de ketenreis, bijvoorbeeld door aandacht voor groen en straatmeubilair;

gehoord de discussie,

verzoeken het college van Gedeputeerde Staten:

- bij de uitwerking van de Visie Publieke Mobiliteit meer aandacht aan de ruimtelijke inrichting ten behoeve van de belevingswaarde te besteden;

en gaan over tot de orde van de dag.

Jaap Hollebeek

Partij voor de Dieren

VERWORPEN M46/10-6-2024 punt 9

Volt
Noord-Holland

Motie: Van autokilometers naar duurzame ov-kilometers

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024, ter behandeling van agendapunt 9 Visie Publieke Mobiliteit (VD-23):

Constaterende dat:

- Het verminderen van mobiliteit de eerste pijler van de mobiliteitstransitie is.
- In de Visie Publieke Mobiliteit geen richting of doel is opgenomen over wat de visie betekent voor het aantal autokilometers in de provincie.
- De provincie zich in het Klimaatakkoord Mobiliteit[1] heeft gecommitteerd aan 55% CO2 reductie in 2030 t.o.v. 1990.
- Volgens de klimaatmonitor is de CO2-uitstoot van de sector Verkeer en Vervoer in Noord-Holland sinds 2020 met 4% is toegenomen.

Overwegende dat:

- In het coalitieakkoord *Verbindend Vooruit!* staat dat het college de groei van de mobiliteit de komende jaren wil opvangen door in te zetten op slimme en schone alternatieven.
- Gedeputeerde Olthof in de commissie ruimte van 27 mei 2024 jongstleden van mening was dat dit geen doel op zich is en het onderwerp al genoemd wordt in het Perspectief Mobiliteit.
- In het Perspectief Mobiliteit echter geen ambitie voor reductie van de negatieve effecten (zoals files, geluidsoverlast en CO2-uitstoot) van de groei van mobiliteit uitspreekt.
- Een verschuiving van autokilometers naar ov files, luchtvervuilende emissies en geluidsoverlast laat afnemen.
- De provincie met concessies de opdracht geeft om openbaar vervoer te organiseren.

vraagt Gedeputeerde Staten om:

- De verschuiving van autokilometers naar ov als expliciet doel op te nemen in alle ov-concessies, investeringen in het ov en het realiseren van ambities op het gebied van de ketenreis en deelmobiliteit en daarop te sturen.
- De verschuiving van autokilometers naar ov en bijhorende CO2-uitstootreductie te monitoren en daarover jaarlijks terug te koppelen aan PS.

En gaan over tot de orde van de dag.

Maik de Weerdt
Volt

[1] https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit

Aanvraag Interpellatiedebat Statenvergadering 10 juni 2024
Provincie Noord-Holland

Aan: Voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland
Van: Daniël van den Berg, Fractievoorzitter JA21 Noord-Holland
Datum: vrijdag 07 juni 2024
Onderwerp: Aanvraag voor een interpellatiedebat over de transparantie en integriteit rondom het project Wieringerhoek en de rol van gedeputeerde Kocken.

Titel:
Debat over mogelijke misleiding en druk in de besluitvorming: Het opstappen van wethouder Peters en de rol van de provincie Noord-Holland

Aanleiding:
Op 23 mei 2024 kwamen er meerdere berichten naar buiten dat gedeputeerde Kocken betrokken is bij besluitvormingsprocessen binnen het project Wieringerhoek die leiden tot onduidelijkheid en een gebrek aan transparantie. Het is duidelijk geworden dat de wethouder van Hollands Kroon op een ‘slimme’ wijze met het besluit van de Raad van Hollands Kroon wilde omgaan; namelijk het verwijderen van het zoekgebied Wieringerhoek uit de Regionale Energie Strategie. Deze situatie heeft geleid tot verwarring bij de Raad van Hollands Kroon en wethouder van dezelfde Raad die hierdoor haar ontslag heeft ingediend.

Kritieke bevindingen uit de WOO-documenten

Context:
Uit de Wet open overheid (WOO)-documenten blijkt dat er meerdere kritieke punten zijn die vragen oproepen over de besluitvorming en communicatie rondom het project Wieringerhoek.

Specifieke passages:

1. **Druk uitoefenen op gemeenten:**
    - Uit correspondentie blijkt dat er druk werd uitgeoefend op wethouders van Medemblik en Hollands Kroon om door te gaan met de plannen voor het zonnepark, ondanks tegenstand vanuit de gemeenteraden van Hollands Kroon en Medemblik.
2. **Strategische communicatie:**
    - In verschillende interne memo’s en e-mails wordt besproken hoe informatie over het project en de daarbij behorende problemen gecommuniceerd kan worden, wat vragen oproept over de transparantie van deze communicatie.
3. **Slimme interpretatie van de Raad:**
    - Uit de WOO-stukken blijkt dat er meerdere keren wordt gesproken over het 'slim interpreteren van de motie van de Raad van Hollands Kroon' en de risico's van het implementeren van deze 'slimme interpretatie'.

Verklaring van de Gedeputeerde in de media:
Gedeputeerde Rosan Kocken heeft in de media verklaard dat er een 'fout' is gemaakt en dat de betreffende passages niet weggelakt hadden moeten worden. Volgens haar is de pikante politieke passage 'een interpretatie van de betrokken ambtenaar'. Ondanks het gebrek aan draagvlak in de gemeente, gaat het besluitvormingsproces volgens de gedeputeerde door. "Het college van Gedeputeerde Staten ziet vooralsnog geen aanleiding om het proces stop te zetten en wacht nader onderzoek af."

Vragen voor het interpellatiedebat

1. **Druk op gemeenten:**
    - **Vraag:** Uit de WOO-documenten blijkt dat er druk is uitgeoefend op gemeenten om door te gaan met het project, ondanks de expliciete tegenstand vanuit de gemeenteraden van Hollands Kroon en Medemblik. Kunt u toelichten waarom deze druk is uitgeoefend en hoe dit zich verhoudt tot de democratische besluitvorming en de integriteitsregels?
2. **Strategische communicatie:**
    - **Vraag:** In meerdere interne memo's en e-mails wordt besproken hoe informatie over het project strategisch kan worden gepresenteerd, zowel naar het Rijk, de Raden als in de beantwoording op schriftelijke vragen. Hoe rijmt u deze communicatie met de principes van openheid en transparantie die van de provincie en haar Gedeputeerde worden verwacht?
3. **Slimme interpretatie van de Raad:**
    - **Vraag:** Uit de WOO-stukken blijkt dat er meerdere malen gesproken wordt over het 'slim interpreteren' van het besluit van de Raad van Hollands Kroon. Was u hiervan op de hoogte? Hoe heeft u geacteerd op deze bevindingen? Kunt u uitleggen wat hiermee bedoeld wordt en waarom deze benadering is gekozen?
4. **Verklaring in de media:**
    - **Vraag:** U heeft in de media verklaard dat er een fout is gemaakt en dat bepaalde passages niet weggelakt hadden moeten worden. Kunt u nader toelichten wat deze fout inhoudt en welke stappen zijn ondernomen om deze fout te corrigeren? Waarom wordt er een ambtenaar in de media aangesproken waar deze verantwoordelijkheid bij Gedeputeerde Staten ligt?
5. **Vergelijking met de situatie van Wethouder Peters:**
    - **Vraag:** Wethouder Peters van de gemeente Hollands Kroon is recentelijk opgestapt vanwege deze kwestie wegens mogelijke misleiding en druk. Staat u als Gedeputeerde volledig buiten deze discussie moeten? Wat zijn volgens u de parallellen tussen uw handelen en de situatie die leidde tot het aftreden van wethouder Peters?
6. **Transparantie en verantwoording:**
    - **Vraag:** Welke specifieke besluiten heeft u persoonlijk genomen met betrekking tot het project Wieringerhoek, en hoe zijn deze besluiten afgestemd met de betrokken Statenleden en belanghebbenden? Hoe heeft u de transparantie en integriteit gewaarborgd?
7. **Rol van de provincie en ambtenaren:**
    - **Vraag:** Wat was de rol van de Provincie Noord-Holland en haar ambtenaren in de communicatie en besluitvorming rondom het project Wieringerhoek? Heeft u aanwijzingen gegeven die leidden tot misleiding of druk op gemeenten?
8. **Toekomstige communicatie:**
    - **Vraag:** Hoe ziet het College van Gedeputeerde Staten de toekomstige communicatie en besluitvorming omtrent dit project om dergelijke miscommunicatie te voorkomen?
9. **Voortgang van het project:**
    - **Vraag:** Is het College van Gedeputeerde Staten het met JA21 eens dat, gezien de verwarring en miscommunicatie rond dit dossier, het nu onvermijdelijk is geworden om de verdere voortgang van dit dossier te staken?

Afsluiting:
Gezien de ernst van de zaak, de verwarring die is ontstaan, en het vertrouwensvraagstuk dat hiermee gepaard gaat, verzoek ik de voorzitter om dit interpellatiedebat op de agenda te plaatsen voor de eerstvolgende Statenvergadering van maandag 10 juni 2024.

Ondertekening,

Daniël van den Berg
Fractievoorzitter JA21 Noord-Holland