Bundel - Commissie Ruimte van 12 mei 2025

Agenda bijlagen

- Spreektijd 5 uur commissie Ruimte
- Beantwoording technische vragen commissie Ruimte 12-05-2025
- Addendum op Eindrapportage onderzoek de Lange Weeren ontwerp 2024 Bijlage 2 technische vragen
- Advies HHNK Lange Weeren 31-10-2022 HHNK Bijlage 1 technische vragen
- Agenda commissie Ruimte 12 mei 2025 concept
- Schriftelijk antwoord STOER Commissie Ruimte 12 mei 2025
- Beantwoording rondvraag PvdD Schiphol (cie. Ruimte 12 mei 2025)
- 2025.05.12 conceptverslag commissie Ruimte 12 mei 2025 - ter voorvisie

1 Opening en mededelingen

2 18:00 - Inspreekhalfuur

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

- Agenda commissie Ruimte 12 mei 2025 concept
- Lijst met moties Commissie Ruimte 12 mei 2025
- Lijst met toezeggingen Commissie Ruimte 12 mei 2025
- Concept verslag commissie Ruimte 17 maart 2025 ter voorvisie

3.a Planningsoverzicht

- Planningsoverzicht commissie Ruimte mei 2025

4 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

- Rondvraag D66 lidmaatschap gedeputeerde STOER 12 mei 2025
- Rondvraag VVD STOER 12 mei 2025

5 18:30 - B-agenda Mobiliteit

5.a Project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland

Toelichting: De provincie en de regiogemeenten bekeken samen met de omgeving hoe de kust ook in de toekomst bereikbaar kan blijven. Op basis van 205 ideeën is een pakket aan maatregelen opgesteld. De maatregelen zijn verdeeld onder de provincie en gemeenten voor verdere uitwerking. De afspraken over uitvoering worden in oktober 2025 gemaakt.
Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het project Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland bespreken.

- Dossier 18252 voorblad
- Brief aan PS over project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland

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

- Rondvraag BBB aanlegplaatsen
- Rondvraag VVD N203

7 19:45 - B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a Conceptontheffing Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en Landelijk Gebied Omgevingsverordening NH2022 IJsbaanterrein Wormer

Toelichting: Gedeputeerde staten leggen een concept ontheffing voor aan de commissie Ruimte voor een advies. Het gaat om een verzoek van de gemeente Wormerland voor de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer.
Behandelvoorstel: Gedeputeerde Staten leggen een voorgenomen besluit tot ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 voor aan de commissie. Het betreft een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer. De commissie wordt gevraagd hierover in gesprek te gaan zich uit te spreken.

- Dossier 18063 voorblad
- Brief aan PS over sportaccommodaties Wormerland
- Brief gemeente aan provincie inzake verzoek ontheffing BPL en LG versie met datumstempel en bijlagen 2024
- Conceptbrief aan gemeente tweede ontheffing natuurijsbaan Wormerland

7.a.1 Schriftelijke bijdragen IJsbaanterrein Wormer

De bijgevoegde bijdragen zijn ook gedeeld met GS.

- Schriftelijke bijdrage inwoner Geredigeerd
- Schriftelijke bijdrage Vrienden van het Kerkepad Geredigeerd
- Schriftelijke bijdrage Natuurmonumenten

Foto Wijdse Kievitsweide (1)
Schriftelijke bijdrage Wijdse Kievitsweide (1)
Schriftelijke bijdrage Vrienden van het Kerkepad (inspreektekst)
Schriftelijke bijdrage Vogelbeschermingswacht Zaanstreek

7.a.2 Agenderingsverzoek D66 brief C- naar B wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025 1
Gevoegd behandelen met het ontheffingsverzoek Wormerland
Agenderingsverzoek D66 brief C- naar B wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025 1
Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I
Brief aan PS over wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (ontwerp)

7.b Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam
Toelichting: Op 3 januari 2025 diende het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam een ontheffingsverzoek in ten behoeve van het plan Lange Weeren. Medio februari is ook een mobiliteitsrapportage geleverd, waarmee het ontheffingsverzoek nu compleet is. Voordat GS definitief besluiten over een ontheffing leggen zij de concept-ontheffing ter bespreking voor aan de commissie Ruimte.
Behandelvoorstel: Gedeputeerde Staten leggen een voorgenomen besluit tot ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 voor aan de commissie. Het betreft de woningbouwontwikkeling De Lange Weeren binnen het Beschermd Landschap. De commissie wordt gevraagd hierover in gesprek te gaan zich uit te spreken.
Dossier 18116 voorblad
Brief aan PS over ontheffingsverzoek gemeente Edam Volendam ten behoeve van het plan De Lange Weeren
Ontheffingsverzoek Lange Weeren Januari 2025
resultaten doorrekening geactualiseerd dynamisch verkeersmodel
reactie op ontgrenzingsverzoek
Ontheffingbrief Lange Weeren (concept)

7.b.1 Schriftelijke Bijdragen: Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam
Gebiedsontwikkeling De Lange Weeren Scholtens Groep
Bijdrage Stichting Natuurgebied Lange Weeren
Reactie Gemeente Edam-Volendam brief Scholtens Groep
Schriftelijke bijdrage Stichting Gezond Leefklimaat Lange Weeren 1
Bijdrage Stichting Gezond Leefklimaat Lange Weeren 2
Bijdrage Stichting Gezond Leefklimaat Lange Weeren 3
Bijdrage Stichting Behoud Waterland
Bijdrage Vereniging Oud Edam

7.c [SCHUIFT DOOR NAAR JUNI] Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied
Toelichting: Om meer ruimtelijke mogelijkheden te bieden bij bedrijfsbeëindigingen in het landelijk gebied moeten de huidige regels van de Omgevingsverordening worden aangepast. Met dit voorstel komen meer percelen in aanmerking voor de realisatie van enkele woningen in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de omgevingskwaliteit van het landelijk gebied verbeterd.
Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde de brief plus bijlagen over vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied bespreken.
Dossier 18180 voorblad
Brief aan PS over vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied
Toelichting vrijkomende bedrijfsbebouwing landelijk gebied
Bijlage 1a Voorstel tot wijziging vrijkomende bedrijfsbebouwing in LG 2026
Bijlage 1b Stroomschema voorstel tot wijziging vrijkomende bedrijfsbebouwing in LG 2026
Bijlage 1c Toelichting op data-analyse vrijkomende bedrijfsbebouwing

[SCHUIFT DOOR NAAR JUNI, INSPREKER HEEFT INGESPROKEN BIJ INSPREEKHALFUUR 12 MEI]

7.c.1 Schriftelijke bijdragen: Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied
Schriftelijke bijdrage 1 inspreker
Schriftelijke bijdrage 2 inspreker

8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)
Rondvraag PvdD Cie Ruimte Schiphol

9 C-agenda Mobiliteit

9.a Mobiliteit: Ingekomen brief aansluitingsweg Vennewatersweg (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)
Brief Vennewatersweg

9.b Mobiliteit: Ingekomen brief bouwkundige gevolgen Westfrisiaweg N307 (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)
Brief bouwkundige gevolgen Westfrisiaweg N307 (geredigeerd)

9.c Mobiliteit: MIRT-verkenning Openbaar Vervoer-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
n.v.t.
Dossier 17842 voorblad
Brief aan PS over MIRT-verkenning Openbaar Vervoerverbinding Amsterdam-Haarlemmermeer - Notitie Reikwijdte en Detailniveau e.a.
Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Nota van Beantwoording
Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen
NKO Bijlagen 3 - 5 - 6
Participatieplan

9.d Mobiliteit: Ingekomen brief Ondernemers Federatie Schagen inzake vlotbruggen (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)
Mail bij ingekomen brief Ondernemers Federatie Schagen inzake vlotbruggen
Ingekomen brief Ondernemers Federatie Schagen inzake vlotbruggen_geredigeerd

9.e Mobiliteit: Resultaten trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger, dat willen de provincie, de gemeenten Castricum en Uitgeest en hun inwoners. De afgelopen maanden is onderzocht welke maatregelen nodig zijn voor een veilige weg. Een werkgroep met vertegenwoordigers uit de omgeving is hier nauw bij betrokken geweest. De resultaten van de trajectstudie, waaronder de voorgestelde maatregelen voor een nieuwe inrichting, zijn beschikbaar. Nadat de omgeving is geïnformeerd vindt besluitvorming plaats over het vervolg.
Dossier 18110 voorblad
Brief aan PS over resultaten trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen

9.f Mobiliteit: Position paper VNG & IPO rondetafelgesprek spoorgoederenvervoer 27 maart (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
VNG IPO position paper RTG spoorgoederenvervoer 27-3-2025

9.g Mobiliteit: Evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur C-agenda Ruimte 12-05-2025)
De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2020-2025 extra budget beschikbaar gesteld voor natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur. Uit de evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer blijkt dat de aanpak positieve gevolgen heeft voor de biodiversiteit en past binnen het provinciale beleid voor meer biodiversiteit en natuurinclusief beheer. Bij de Kaderbrief 2026 wordt de keuze voorgelegd om dit beleid voort te zetten.
Dossier 18125 voorblad
Brief aan PS over evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur
Evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur

9.h Mobiliteit: Stand van zaken toegankelijkheid in het openbaar vervoer (C-agenda Ruimte 12-05-2025)

Het openbaar vervoer is voor iedereen. Ook reizigers met een beperking moeten er zelfstandig gebruik van kunnen maken. Daarom is toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de provincie Noord-Holland erg belangrijk. In de vergadering van de Statencommissie Ruimte van 14 oktober 2024 zijn over dit onderwerp vragen gesteld. Deze vragen worden nu door Gedeputeerde Staten met een brief beantwoord.
Dossier 18089 voorblad
Brief aan PS over stand van zaken verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer

9.i Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 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. Inalle regio's is voortgang geboekt en wordt gewerkt om dat langetermijndoel te halen. Randvoorwaarden voor de verdere voortgang zijn voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen.
Dossier 18132 voorblad
Brief aan PS over voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024

Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024

9.j Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken. Daarvoor is het belangrijk dat bushaltes goed toegankelijk zijn, ook voor reizigers met een beperking. De provincie stelt jaarlijks subsidie beschikbaar aan gemeenten, waarmee zij hun haltes kunnen aanpassen of nieuwe haltes kunnen aanleggen. Gedeputeerde Staten brengen een wijziging aan in de subsidieregeling, waardoor het maximale aan te vragen bedrag wordt verhoogd voor het ov-gebied Noord-Holland Noord. De gemeenten in Noord-Holland Noord kunnen zo meer haltes toegankelijk maken.

Dossier 18244 voorblad
Brief aan PS over wijziging UVR subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025

9.k Mobiliteit: Wijzigen bedientijden bruggen en sluizen (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Gedeputeerde Staten maken het mogelijk om 24 uur per dag te varen in Noord-Holland en wijzigen de bedientijden van de Leeghwaterbrug, Leimuiderbrug, Bosrandbrug, Aalsmeerderbrug en Schipholdraaibrug.

Dossier 18312 voorblad
Brief aan PS over het wijzigen van de bedientijden van bruggen en sluizen

9.l Mobiliteit: IPO Conceptagenda Bereikbaarheid & Infrastructuur 27 maart 2025 (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)

250327 BAC B&I 1a Conceptagenda BAC B&I 27 maart 2025

9.m Mobiliteit: Subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
De provincie verleent subsidie aan gemeenten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanleggen van doorfietsroutes. Voor de periode 2025 - 2027 is € 52,1 miljoen gereserveerd, waarvan € 20,9 miljoen in 2025 wordt toegekend. Gemeenten en provincie hebben samen op basis van data en ontwikkelmogelijkheden 75 projecten geselecteerd die het meest bijdragen aan verkeersveiligheid en het netwerk van doorfietsroutes én de komende 3 jaar in uitvoering gebracht kunnen worden.

Dossier 18319 voorblad
Brief aan PS over Subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid
Publicatiebesluit UVR Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025
Toelichting UVR Verkeersveiligheid en Doorfietsroutes 2025
Publicatiebesluit Realisatielijst VIDF2025
Groslijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025-2027

9.n Mobiliteit: Brief mogelijk verdwijnen bushalte Alkmaar Muiderwaard

Ingekomen brief verdwijnen bushalte Alkmaar Muiderwaard

10 C-agenda Ruimte

10.a Ruimte: Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Hierin wordt een gezamenlijke koers beschreven hoe en op welke onderdelen deze partijen samenwerken aan de ruimtelijke toekomst van de regio NHN. Met het Ontwikkelperspectief worden ruimtelijke keuzes integraal voorbereid. In het Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord hebben de partijen de belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Noord-Holland Noord beschreven.

Dossier 18016 voorblad
Brief aan PS over opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord
Opgavendocument_NHN_100325

10.b Ruimte: Ontheffing asielopvang Schagen Oost (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Op verzoek van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Schagen hebben Gedeputeerde Staten een tijdelijke ontheffing verleend ten behoeve van een asielopvang op de locatie Schagen Oost, waarbij voor een termijn van in totaal ten hoogste 5 jaar van het omgevingsplan wordt afgeweken. Na 4 jaar vindt een evaluatie plaats over de noodzaak van voortzetten van de opvang. Indien die noodzaak is aangetoond kunnen GS op dat moment besluiten nogmaals een tijdelijke ontheffing te verlenen.

Dossier 18185 voorblad
Brief aan PS over ontheffing asielopvang Schagen Oost

10.c Ruimte: Ontheffingsverzoek Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen (Ruimte C-agenda 12-05-2025)

De gemeente Haarlemmermeer heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening ingediend voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen. De bouw van de gevraagde woning is in overeenstemming met de geldende instructieregels van de Omgevingsverordening.

Dossier 18251 voorblad
Brief aan PS over positieve weigering aanvraag ontheffing voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen
Ontheffingsverzoek Spieringweg naast 508 dd 20231121
Bijlage bij ontheffingsverzoek Spieringweg naast 508 Vijfhuizen

10.d Ruimte: Start verkenningentraject woningbouw Schagen Oost 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Naar aanleiding van eerdere afspraken met de gemeente Schagen uit 2022 is opnieuw de noodzaak voor het verkennen van de mogelijkheid voor woningbouw bij Schagen Oost, gelegen in Beschermd landschap, afgewogen. Een verkenning of woningbouw mogelijk is in Schagen Oost wordt in de eerste helft van 2025 opgestart.

Dossier 18142 voorblad
Brief aan PS over start verkenningentraject woningbouw Schagen Oost 2025
Brief GS intenties en afspraken woningbouw stad Schagen 2022
Afweging woningbouw Schagen Oost 2025

10.e Ruimte: Nota van antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor Participatie Hoogspanningsstation 380/ 150kV A9-Zuid (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Van 11 oktober tot 22 november 2024 heeft het Voornemen en Voorstel voor Participatie (V&P) ter inzage gelegen voor het nieuw te bouwen Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties zullen er naast de 3 locaties ter hoogte van het Groene Schip, zoals opgenomen in het V&P, 4 nieuwe zoeklocaties worden onderzocht als mogelijke locatie voor het station. Het betreft: het terrein van de Amsterdamse golfclub, het terrein van golfclub Houtrakpolder, de locatie van de bestaande kolensopslag en het terrein ten noorden van de geplande waterstoffabriek tussen de Machineweg en de Westpoortweg (laatste alleen voor 150kV deel van het station).

Dossier 18298 voorblad
Brief aan PS over 380-150kV Hoogspanningsstation A9-Zuid
Nota van Antwoord Voornemen en Voorstel Participatie Hoogspanningsstation 380- 150kV A9-Zuid

10.f Ruimte: Positieve weigering ontheffingsverzoek Dorpsstraat 106a Jisp Wormerland (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
De gemeente Wormerland heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening ingediend voor de bouw van twee woningen aan
Dorpsstraat 106a te Jisp ter vervanging van een agrarisch gebouw. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen. De bouw van de gevraagde woningen is in overeenstemming met de geldende instructieregels van de Omgevingsverordening,

Dossier 18354 voorblad
Brief aan PS over positieve weigering aanvraag ontheffing voor bouw twee woningen Dorpsstraat 106a Jisp, Wormerland
Ontheffingsverzoek Dorpsstraat 106a Jisp Gemeente Wormerland
Positieve weigering aanvraag ontheffing bouw twee woningen Dorpsstraat 106a te Jisp, Wormerland

10.g Ruimte: Stand van zaken rondom Ruimtelijke Arrangement (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
De provincie werkt samen met het Rijk aan de ruimtelijke ordening via de Nota Ruimte en de Omgevingsvisie. Dat gebeurt onder andere door afspraken te maken in een Ruimtelijk Arrangement. Een eerste concept van het Ruimtelijk Arrangement is nu gereed. GS informeren PS hierover met een brief.

Dossier 18428 voorblad
Brief aan PS over stand van zaken rondom Ruimtelijk Arrangement
Bijlage1 productbeeld 22 april 2025
Bijlage 2 onderwerpen RA 22 april 2025

10.h Ruimte/Energie: Terinzagelegging van het Voornemen en Voortel tot Participatie (V&P) - 380-150 KV station Amsterdam Zuidoost (C-agenda's Ruimte -leidend- 12-05-2025 en Leefomgeving 19-05-2025)
Het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) gaat een projectprocedure starten voor het nieuwe 380-150 kV station A'dam Zuidoost met een kennisgeving van het Voornemen en Voorstel tot Participatie (V&P). Van 9 mei tot 19 juni 2025 kan eenieder hierop reageren door een reactie in te dienen.

Dossier 18397 voorblad

Brief aan PS over ter inzagelegging van het Voornemen & Voorstel tot participatie (V&P) 380 - 150kV station A'dam Zuidoost
Achtergrondinformatie
Voornemen en Voorstel voor Participatie station A'dam ZO
Voorverkenning station A'dam ZO

11 C-agenda Wonen

11.a Wonen: Uitvoeringsregeling subsidie woondeals 2025 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Van het Rijk hebben wij specifieke middelen ontvangen voor het uitvoeren van woondeals, die zijn getekend tussen het Rijk, Gedeputeerde Staten, MRA en NHN. Deze middelen van een bedrag van 1.948.000 euro zetten wij in om subsidie te verlenen aan gemeenten in Noord-Holland, al dan niet in deelregionaal verband, voor het actualiseren en uitvoeren van woondeals en het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's. Hiertoe hebben wij deze Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 opgesteld. Deze regeling loopt tot en met 31 december 2027 en betreft cofinanciering van 50%.
Dossier 18168 voorblad
Brief aan PS over Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025
UVR woondeals 2025_def

11.b Wonen: Woningbehoefteraming 2024-2040 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
In de actieagenda wonen hebben we opgenomen om elke 2 à 3 jaar een de actuele en toekomstige woningbehoefte in kaart te brengen en hierover te rapporteren. Dat doen we aan de hand van actuele bevolkingsprognoses Vanwege de actualisatie van de woondeals die dit jaar plaats moet gaan vinden (met aantallen tussen 2031 tot en met 2034) is er een woonbehoefteraming gedaan. Het rapport is inmiddels gereed en het onderzoek hiervoor is uitgevoerd door adviesbureau RIGO. Deze woonbehoefteraming geeft, gezamenlijk met de bevolkingsprognose, input voor de actualisatie van de woondeals later dit jaar.
Dossier 18083 voorblad
Brief aan PS over woningbehoefteraming 2024-2040
Woningbehoefteraming 2024-2040

11.c Wonen: Brief GS aan PS deelname adviesgroep STOER (C-agenda 12-05-2025)
Brief GS aan PS deelname adviesgroep STOER

11.d Wonen: Ingekomen brief steun aan de ingezette koerswijziging Woningstichting Den Helder
Brief Behoorlijk Bestuur voor Den-Helder en Julianadorp Steun aan de ingezette koerswijziging Geredigeerd

11.e Wonen: Intrekking Uitvoeringsregeling woonakkoorden 2021 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Ter ondersteuning van gemeenten bij de uitvoering van nieuwe afspraken is een nieuwe Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 vastgesteld op 25 maart 2025. Deze geldt als vervanging van de oude Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021.
Dossier 18385 voorblad
Brief aan PS over Besluit intrekking Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021
Besluit GS intrekking Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden NH 2021

12 C-agenda Schiphol

12.a Schiphol: Motie gemeente Uithoorn zaak Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Motie Uithoorn Schiphol
begeleidende mail motie Uithoorn

13 C-agenda Algemeen

13.a MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 92 en 93 (C-agenda alle commissies mei 2025)
Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 92
Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 93

Nieuwe Spreektijd Statencommissies 3 februari 2025

Verdeling per Fractie	Zetels	Cie 5 uur
VVD	**9**	17min. (10+7)
BBB	**8**	17 min. (10+7)
PvdA	**7**	15 min. (10 +5)
GroenLinks	**7**	15 min. (10+5)
D66	**4**	13 min. (10 +3)
PvdD	**4**	13 min. (10 +3)
JA21	**3**	12 min. (10 +2)
PVV	**3**	12 min. (10+2)
VOLT	**2**	11 min. (10+1)
CDA	**2**	11 min. (10+1)
Forum voor Democratie	**2**	11 min. (10+1)
SP	**2**	11 min. (10+1)
50PLUS	**1**	11 min. (10+1)
ChristenUnie	**1**	11 min. (10+1)
GS (25%)		*60 min.*

Nieuwe Spreektijd Statenvergadering na overstap Hein Stulemeijer

Fractie	4 uur	5 uur	6 uur	7 uur	8 uur
VVD (9)	17 min.	19 min.	25 min.	27 min.	31 min.
BBB (8)	16 min.	18 min.	23 min.	25 min.	29 min.
PvdA (7)	15 min.	17 min.	22 min.	24 min.	27 min.
GroenLinks (7)	15 min.	17 min.	22 min.	24 min.	27 min.
D66 (4)	12 min.	14 min.	17 min.	19 min.	21 min.
PvdD (4)	12 min.	14 min.	17 min.	19 min.	21 min.
JA21 (3)	11 min.	13 min.	16 min.	18 min.	19 min.
PVV (3)	11 min.	13 min.	16 min.	18 min.	19 min.
Volt (2)	10 min.	12 min.	14 min.	16 min.	17 min.
CDA (2)	10 min.	12 min.	14 min.	16 min.	17 min.
FvD (2)	10 min.	12 min.	14 min.	16 min.	17 min.
SP (2)	10 min.	12 min.	14 min.	16 min.	17 min.
50PLUS (1)	10 min. (9+1)	11 min.	13 min.	15 min.	15 min.
ChristenUnie (1)	10 min. (9+1)	11 min.	13 min.	15 min.	15 min.
Totaal PS	*169 min.*	*195 min.*	*240 min.*	*268 min.*	*292 min.*
Spreektijd GS (1/3e PS)	56 min.	65 min.	80 min.	89 min.	97 min
Technische tijd	15 min.	40 min.	40 min.	63 min.	71 min.
Totaal	240 min.	300 min.	360 min.	420 min.	480 min.

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	D66	7.a	Rommel	IJsbaan Wormer	1. Kan nader worden aangegeven waarom het niet is gelukt om een ruimtelijk plan op te stellen binnen twee jaar na de eerdere ontheffingsverlening? Hoeveel tijd wordt nu nodig geacht om alsnog tot ontwikkeling te komen? 2.Is het plan van de gemeente gewijzigd sinds de ontheffingsverlening twee jaar geleden? Zo ja, op welke punten? 3.Welke nieuwe informatie (bijvoorbeeld t.a.v. het stiltegebied, het geluidsniveau, de kwaliteit van de omgeving e.d.) is er naar boven gekomen sinds de eerdere ontheffingsverlening? 4.Waarom wordt voor de huidige locatie van de natuurschaatsbaan ontgrenzing van het stiltegebied noodzakelijk geacht, terwijl voor de geplande nieuwe locatie verwacht wordt dat volstaan zou moeten kunnen met ontheffingen (max 12 per jaar)? 5.Waarom omvatte het oorspronkelijke verzoek tot ontheffing BPL niet gelijktijdig een verzoek tot ontgrenzing van het stiltegebied? Waren op dat moment al geluidsstudies uitgevoerd, of is dat pas voor het eerst in 2024 gebeurd?	1.Het is de gemeente niet gelukt om binnen de looptijd van de ontheffing een ruimtelijk plan op te stellen omdat er extra tijd nodig was voor nader onderzoek en participatie, en vanwege personele wisselingen. Momenteel onderzoekt de gemeente de haalbaarheid van het project. Als de participatie is afgerond en de besluiten over de ontheffing en Stiltegebied bekend zijn, volgt na het zomerreces in september één integraal voorstel aan de gemeenteraad over de haalbaarheid van het gehele project: de ontwikkeling van het IJsbaanterrein tot een complex voor tennis, padel, jeu de boules met een nieuwe natuurijsbaan en ontwikkeling van de huidige tennislocaties naar woningbouw in combinatie met een nieuwe sporthal. Na een positief besluit van de raad over de haalbaarheid worden (vervolg)overeenkomsten met partijen gesloten. Ook wordt per locatie een ruimtelijke procedure opgestart. 2. Op hoofdlijnen is het plan hetzelfde gebleven. Er is één tennisbaan komen te vervallen. Verder is er met name op detail niveau en uitwerking van het plan het nodige uitgezocht/onderbouwt/aangepast. Voor wat betreft de strijdigheid met de regels ten aanzien van beschermd landschap in de Omgevingsverordening is de ontheffingsaanvraag hetzelfde gebleven. 3. Er is de afgelopen maanden door verschillende belangenorganisaties bezwaar gemaakt tegen het plan, waarbij verschillende belangen worden beargumenteerd met behulp van informatie vanuit de organisaties. De brieven van de bezwaarmakende organisaties zijn door de organisaties ook aan

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					6.Welke impact hebben de plannen op de weidevogelstand in het gebied? Welke onderzoeken zijn hiernaar uitgevoerd? 7.Is bij het uiteindelijke plan voor verzoek tot ontheffing van BPL nu wel of niet een geluidswal opgenomen?	de provincie gestuurd waarmee hun informatie voor eenieder beschikbaar is. Door de gemeente is nader onderzoek gedaan naar het geluid van de nieuwe padel- en tennisbanen op het stiltegebied en op de omliggende woningen. De resultaten op het stiltegebied zijn verwoord in het onderzoek. Uit het onderzoek kwam naar voren dat alternatieven niet haalbaar zijn gebleken. Ook zijn parkeertellingen gedaan waarvoor een parkeernotitie wordt opgesteld. Verder is ecologisch onderzoek gedaan en wordt een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de ontwikkeling op weidevogels waarvoor rapportages worden opgesteld. 4. Het tenniscomplex ligt in het stiltegebied en de functie, die is toegestaan volgens het bestemmingsplan, levert geluid op. Om die reden moet er ontgrensd worden. De ijsbaan, die verplaatst wordt, wordt maar zelden gebruikt. Op basis van het huidige stiltegebiedenbeleid kan in totaal 12 keer per jaar ontheffing worden verstrekt van de stilteregels. Naar verwachting van de gemeente is dat voldoende en is ontgrenzing niet nodig. 5. De gemeente heeft in 2024 de eerste geluidsonderzoeken naar het stiltegebied gedaan. 6. De ontwikkeling van een sportpark is volgens het gemeentelijke bestemmingsplan toegestaan. Afwegingen mbt natuur en milieu liggen in beginsel bij de gemeente. Onze ontheffing ziet alleen op de opvang en plaats van het clubgebouw en de hoogte van de wanden van de padelbanen. Deze vraag moet daarom aan de gemeente worden gesteld. Er loopt vanuit de gemeente nog onderzoek naar de weidevogels.

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						7. Nee, er komt geen geluidswal omdat de gemeente dit als landschappelijk niet goed inpasbaar en te kostbaar beschouwt.
2	D66	7B	Rommel	Lange Weeren	1.Kunt u het advies/beoordeling van de HHNK over Lange Weeren bij de stukken voor 12 mei voegen? 2.Het huidige plan voor Lange Weeren is gebaseerd op oude klimaatscenario's en daarmee op oude inschattingen van het HHNK t.a.v. de waterbergingsbehoefte van het gebied. Wat is de waterbergingsbehoefte in de recente klimaatscenario's en voldoet het plan ook daaraan? 3.De informatie over de versterkte ecologische waarden (noodzakelijk om in lijn te zijn met de pilot Waterland) bij het ontheffingsverzoek vanuit de gemeente is zeer summier. Is er een rapport beschikbaar waarin duidelijker wordt welke maatregelen worden genomen en welke effecten dat heeft op de ecologische waarden in het gebied? 4.Uit de vorige behandeling bleek dat de onderhoudskosten voor het waterbestendig maken van de woonwijk voor 5 jaar financieel is gedekt door het project, maar daarna niet meer. Om hoeveel jaarlijkse onderhoudskosten gaat het	1. In 2022 heeft het Hoogheemraadschap een advies uitgebracht voor het project De Lange Weeren (zie bijlage 1). Op basis van dit advies gaf de gemeente Nelen & Schuurmans de opdracht om dit verder uit te werken, wat heeft geleid tot een addendum op de eindrapportage (zie bijlage 2). HHNK heeft deze rapportage gecontroleerd en akkoord bevonden. 2. Het huidige plan is niet gebaseerd op verouderde klimaatscenario's, maar op de meest recente neerslagstatistieken (zie bijlage 2 - Addendum). 3. Er is geen ecologisch rapport over de effecten van maatregelen op de ecologisch waarden beschikbaar. De informatie over de versterkte ecologische waarden is opgenomen in het ontwikkelkader zelf en is opgesteld in samenwerking met de ecoloog van de gemeente en het landschapsarchitectenbureau. Het is echter aannemelijk dat de voorgestelde ecologische maatregelen een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie betekenen, waarin het gebied hoofdzakelijk agrarisch wordt benut. Met deze aanpak levert het plan bijdrage aan de versterking van de ecologische kwaliteit van het gebied. Het Plan sluit dus goed aan bij de doelstellingen van de pilot

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					volgens de recente inschattingen en bij wie worden deze kosten neergelegd?	Waterland, zoals het bevorderen van biodiversiteit en het herstellen van landschappelijke structuren. 4. Het betreft hier de kosten voor het beheer en onderhoud van de flanken. Voor de eerste vijf jaar zijn deze kosten geraamd op circa € 112.000 per jaar en voorlopig opgenomen in het projectbudget. Op dit moment is nog niet duidelijk of de beheer- en onderhoudskosten structureel binnen het project kunnen worden ondergebracht. Indien dat niet mogelijk blijkt, zal de gemeente moeten bekijken welke alternatieve oplossingen er zijn, mede gezien haar financiële bijdrage aan het project om de haalbaarheid en kwaliteit te borgen.
3	D66	7C	Rommel	Transformatie bedrijfsbebouwing	1.Hoeveel woningen zullen naar verwachting extra worden gebouwd tot 2030 bij de voorgestelde aanpassing van de regels? 2.Wat is de verwachting van de ontwikkeling van de benodigde bedrijventerreinen in het landelijk gebied in Noord-Holland? Kan het risico dat de woningbouw gaat concurreren met economische functies nader worden geduid? Is de business case voor ombouwen naar woningbouw in de regel gunstiger dan voor behoud van bedrijfsfuncties met minder dan 1000 m3 aan oppervlakte?	1. De aanpassingen van de regel gaan over het mogelijk maken van transformatie naar reguliere woningbouw op (agrarische en niet-agrarische) bedrijfspercelen met minder dan 1000m2 bedrijfsbebouwing. Dit zijn er circa 17000. Op deze bedrijfspercelen is een bedrijfswoning aanwezig. Om gebruik te maken van de aangepaste regel wordt deze bedrijfswoning omgezet naar een reguliere woning. Er wordt dan dus geen woning toegevoegd aan de woningvoorraad. Op meer dan de helft van de deze bedrijfspercelen staat minder dan 100m2 bedrijfsbebouwing. Daarom komen deze percelen bij de voorgestelde aanpassing waarschijnlijk niet in aanmerking voor een tweede reguliere woning (een extra woning naast omzetting van de bedrijfswoning naar reguliere woning). De regel

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					3.Wanneer wordt meer bekend over het voorstel om verspreid glas op te ruimen in ruil voor recreatieve functies? 4.Is het met de voorgestelde wijziging mogelijk dat het totale bebouwde oppervlakte van een kavel hoger wordt bij transformatie van (agrarische) bedrijven naar woningbouw?	is namelijk dat het perceel na herinrichting voor een substantieel deel vrij moet zijn en blijven van bebouwing en verharding. Er blijven dan circa 8.000 bedrijfspercelen over die in aanmerking komen voor de bouw van een tweede woning. Op deze bedrijfspercelen staat minder dan 1000m2 bedrijfsbebouwing. Daarom komen deze volgens de aangepaste regel niet in aanmerking voor de bouw van een derde woning op het bedrijfsperceel. Alle percelen met meer dan 1000m2 bedrijfsbebouwing en een bedrijfswoning komen volgens de huidige én aangepaste regels wél in aanmerking voor de bouw van een derde woning. Als alle circa 8000 bedrijfspercelen in Landelijk gebied gebruik zouden maken van de aangepaste regel, kunnen er dus maximaal circa 8000 nieuwe woningen worden gebouwd in Landelijk gebied, naast de omzetting van de bedrijfswoningen naar reguliere woningen. Het aantal agrarische bedrijven in het Landelijk gebied van Noord-Holland is in de periode 2000-2022 ongeveer gehalveerd. Als deze trend zich tussen 2026 en 2030 doorzet én op dezelfde manier geldt voor niet-agrarische bedrijven, is de verwachting dat er ongeveer 1200 bedrijven stoppen. Dat betekent dat er 1200 woningen bij kunnen komen tussen 2026 en 2030, als deze bedrijven allemaal gebruik maken van de aangepaste regel. Over de ontwikkeling het aantal niet-agrarisch bedrijven in Landelijk gebied hebben we geen data.

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						2. De regeling gaat niet over bedrijven op bedrijventerreinen. Er bestaat een risico dat woningbouw gaat concurreren met economische functies in het Landelijk gebied. Dit risico zal afhankelijk zijn van de geschiktheid van de vrijkomende bedrijfsbebouwing voor vestiging van een nieuw bedrijf. Bij verkoop van verouderde leegstaande bedrijfsbebouwing leveren 1 of 2 reguliere woningen in het buitengebied waarschijnlijk meer op dan een bedrijfswoning met bedrijfsbebouwing. Het zou in een dergelijke situatie aantrekkelijker kunnen zijn om een bedrijfsperceel om te zetten naar een woonfunctie dan het voortzetten van een bedrijfsfunctie. 3. Binnenkort wordt duidelijk of dit onderwerp meegenomen wordt met de komende wijzigingsronde van de OVNH2022. 4. Nee, het is niet mogelijk dat na de voorgestelde wijziging de totale bebouwde oppervlakte van een kavel hoger wordt bij de transformatie van (agrarische) bedrijven naar reguliere woningen. Dit wordt geborgd in voorwaarde dat '*na herinrichting van het perceel een substantieel deel van het perceel vrij is en blijft van bebouwing en verharding*.'
4	D66	10G	Rommel	Ruimtelijk Arrangement	Waarom is ruimte voor de energietransitie niet opgenomen als onderwerp bij het ruimtelijk arrangement?	Voor de ruimte voor de energietransitie zijn nu al afspraken gemaakt tot 2030 (VAWOZ). Daar gaat het Ruimtelijk Arrangement niet opnieuw het gesprek over aan. Belangrijk voor de Nota Ruimte is het nationale lange termijnperspectief op de

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						economie van de toekomst i.r.t. o.a. de grenzen van ons water en bodemsysteem (en energiesysteem) en de ruimtelijke vertaling en betekenis daarvan. Energie staat uiteindelijk ten dienste van hoe en waar we wonen, werken etc. In het Ruimtelijk Arrangement staan onderwerpen als digitale infrastructuur en datacenters (onderwerp 5), economie van de toekomst (onderwerp 7) en woningbouw ambities en randvoorwaarden (onderwerp 8). Bij deze onderwerpen speelt de beschikbaarheid van energie en inpassing van de (nog te plannen) energie-infrastructuur een duidelijke rol in de gesprekken met het Rijk en de keuzes die gemaakt moeten worden.
5	D66	11B	Beemsterboer	Woningbehoefteraming	Uit de monitor woningbehoefte blijkt dat er in Noord-Holland vooral op sociale woningbouw een grote achterstallige behoefte is. Vanwege de voorgenomen huurbevriezing in de voorjaarsnota kunnen juist woningcorporaties minder woningen bouwen. Tot hoeveel minder woningen in Noord-Holland in 2030 en in 2050 leidt de voorgenomen huurbevriezing in vergelijking met het scenario zonder huurbevriezing?	Het aanbod sociale woningen varieert per gemeente maar blijft gemiddeld achter op de gewenste 30%. Door de huurbevriezing daalt het investeringsvermogen van corporaties waardoor er minder sociale woningen bijkomen. De exacte getallen zijn (nog) niet bekend maar het zal gaan om een groot deel van de sociale huurprojecten op middellange en lange termijn. Als er vanuit het Rijk niet snel een oplossing komt voor het investeringstekort dan verwachten wij dat het niet alleen de bouw van sociale huur, maar ook de bouw van projecten waar sociale huur onderdeel van is, in de problemen komt.

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
6	D66	11E	Beemsterboer	Intrekken uitvoeringsregeling	Hoe hoog was het resterende bedrag van de subsidieregeling dat is overgeheveld naar de algemene middelen?	Het korte antwoord is dat er geen geld is overgeheveld naar de algemene middelen. Het budget zat in de reserve en alles wat niet is uitgegeven is in de reserve blijven zitten en wordt weer gebruikt voor de woondeals. In de financiële bijlage die bij dit onderwerp hoort, hebben we het over een restant in de reserve Woningbouw van € 700.000 dat we hiervoor gaan inzetten. Maar dat is niet het resterende bedrag van de subsidieregeling. Dit gaat om het totale bedrag dat nog resteert in de reserve van het voorgaande coalitieakkoord.
	CDA	7C	Rommel	Transformatie bedrijfsbebouwing	Er wordt naar aanleiding van Motie 53 gesproken over een pilot huisvesting bijzondere doelgroepen. Waar en wanneer wordt er gestart met die pilot? Kunnen wij meer informatie ontvangen over die pilot?	We verwachten u dit najaar te kunnen informeren over een pilot naar aanleiding van Motie 53.
7	CDA	5a	Olthof	Project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland	Er wordt in de brief gesproken over een onderzoek naar toelatingssystemen voor auto's (pagina 6). Moet dit onderzoek nog plaatsvinden? Zo niet, zou dit onderzoek dan gedeeld kunnen worden met de commissie?	Dit onderzoek moet nog plaats vinden waarbij eerst de juridische haalbaarheid wordt onderzocht.
8						

Technische vragen commissie Ruimte 12 mei 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
9						

Addendum op advies wateropgave Lange Weeren

Effect van nieuwste neerslagstatistiek

Voor
Gemeente Edam-Volendam
Postbus 180
1130 AD VOLENDAM

Nelen & Schuurmans
Zakkendragershof 34-44
3511 AE Utrecht

www.nelen-schuurmans.nl

Projectgegevens

Dossier	:	Z0084.2
Datum	:	14-10-2024
Versie	:	Addendum (definitief)

Niets uit deze rapportage mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever. Noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Aanleiding

In juli 2024 heeft Nelen & Schuurmans de nieuwbouwontwikkeling De Lange Weeren getoetst op extreme neerslag. Voor deze toetsing is gebruik gemaakt van de 18-buienmethodiek van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Deze methodiek is gebaseerd op de basisneerslagstatistiek afkomstig van STOWA (Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer), gepubliceerd in 2015 (klimaat 2014). In de methodiek is de door STOWA uitgevoerde correctie van 2019 niet in verwerkt.

Eind 2023 heeft het KNMI nieuwe klimaatscenario's opgeleverd, die STOWA vervolgens heeft doorvertaald naar vernieuwde basisneerslagstatistiek. Deze statistiek was nog niet beschikbaar ten tijde van de uitgevoerde toetsing. HHNK heeft deze statistiek inmiddels bijgewerkt in haar 18-buienmethodiek (Bijlage I) en de modellen nogmaals doorgerekend met de nieuwe statistiek.

Deze rapportage vormt daarom een addendum op de eerder opgeleverde rapportage ("Advies wateropgave Lange Weeren – Ontwerp en inrichtingsplan 2024, 9 juli 2024"). In dit addendum wordt het effect van de nieuwste neerslagstatistiek op het ontwerp van de Lange Weeren inzichtelijk gemaakt.

Conclusie

Zelfs in de meest extreme neerslagsituatie (T1000, met de nieuwste neerslagstatistiek), komt het water niet boven straat- of vloerpeil in de Lange Weeren. De maximale waterstand in het oppervlaktewater neemt met 82 cm toe, maar blijft 8 cm onder straatpeil, en 23 cm onder vloerpeil. Dit laat zien dat het ontwerp van de Lange Weeren zeer klimaatrobuust is.

De ontwikkeling van de Lange Weeren heeft geen negatief effect op de bergingscapaciteit van het noodventiel. Voor alle doorgerekende neerslagscenario's (T10, T100 en T1000) neemt de waterbergingscapaciteit in het noodventiel toe. De maximaal berekende waterberging in het noodventiel met de nieuwste neerslagstatistiek is 339.000 m^3 (T1000 Toekomst situatie, excl. berging in bodem), ten opzichte van 251.000 m^3 berging zonder de nieuwste neerslagstatistiek.

Wanneer wordt gekeken naar de berekende schadebedragen heeft de Lange Weeren een positief effect op Volendam en het Volendammermeer. Het gebied functioneert nog steeds als een noodventiel voor Volendam. Het effect hiervan is het grootst bij langdurige buien, omdat hierbij het afvoerend effect van het oppervlaktewatersysteem het grootst is.

Het gedrag van de verbinding tussen Lange Weeren en Katwoude (toekomst+ situatie) is gelijk aan het gedrag dat optreedt bij de oude neerslagstatistiek: hoe extremer de buien, hoe meer Katwoude wordt benut als bergingsgebied. Bij minder extreme buien (T10) profiteert Katwoude juist van de Lange Weeren. Daarnaast is te zien dat het effect van de verbinding tussen Lange Weeren en Katwoude 16% schade-reductie in Volendam tot gevolg heeft.

Modelresultaten

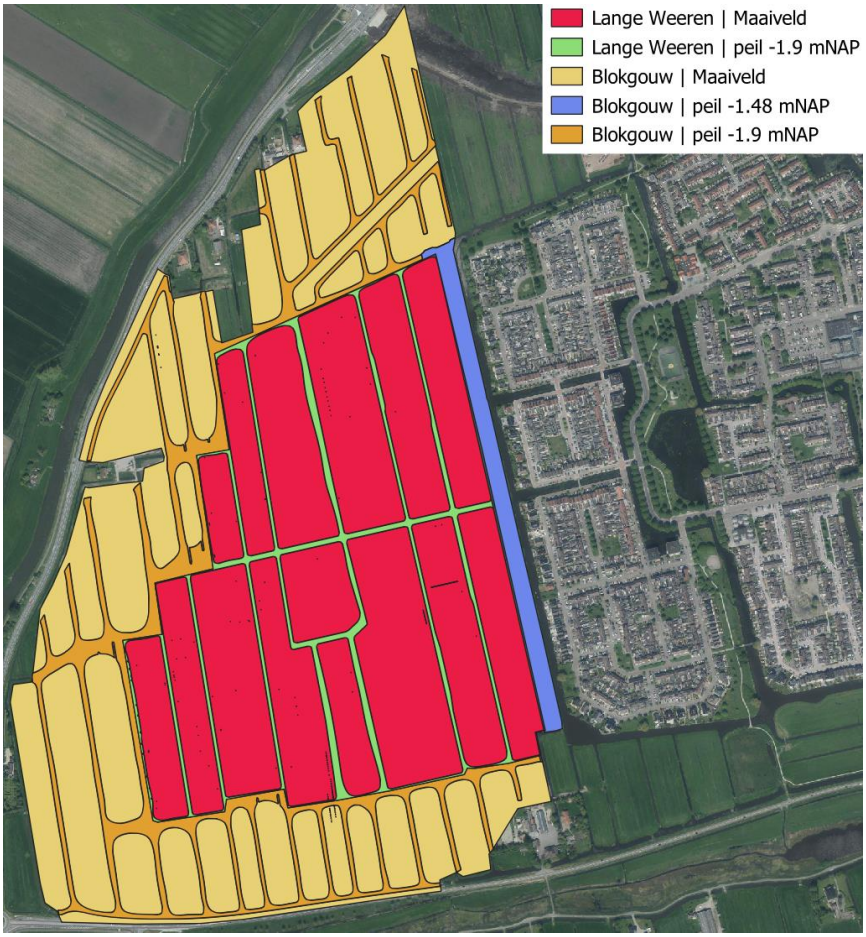
Hieronder zijn de resultaten van de 18-buien methodiek beschreven. Er is gekeken naar de waterberging, maximale waterdiepte(verschil)beelden, en het resultaat van de waterschadeschatter.

Waterberging en waterdieptes

Figuur 1 laat de gebiedsafbakening die is gebruikt voor het bepalen van de waterberging in de Lange Weeren en het omliggend gebied (Blokgouw). De berekende berging is weergegeven in

Tabel 1. De berging is gebaseerd op de geaggregeerde maximale waterdieptes bij herhalingstijden T100 en T1000, waarbij de berging is gedefinieerd als de hoeveelheid water op het maaiveld en boven streefpeil bij de Toekomst en Toekomst+ situatie. Zoals

Tabel 1 laat zien, neemt de berging overal aanzienlijk toe wanneer gerekend wordt met de nieuwste buienstatistiek.



Figuur 1 Gebiedsafbakening voor bepalen berging in de Lange Weeren en Blokgouw (zie

Tabel 1)

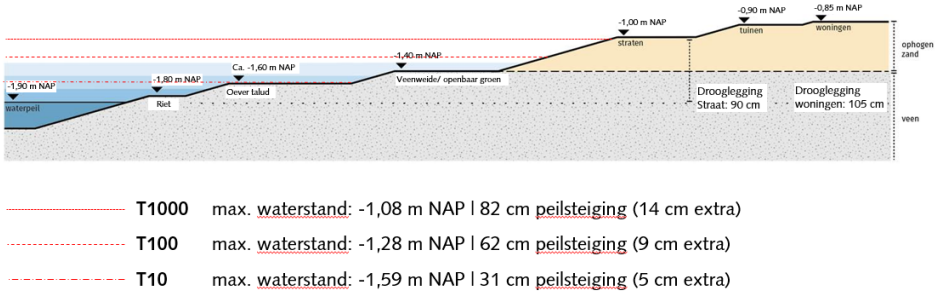
Tabel 1 Waterberging in en rondom de Lange Weeren zoals in de hoofdrapportage bepaald (boven) en met nieuwste neerslagstatistiek (onder)

Gebied	Subgebied	Oppervlakte [ha]	%	Toekomst Volume T100 (m³)	Toekomst Volume T1000 (m³)	Toekomst+ Volume T100 (m³)	Toekomst+ Volume T1000 (m³)
Lange Weeren	Maaiveld	44,3	90	14.000	34.000	16.000	30.000
	Watergang (peil -1.9 mNAP)	5,1	10	27.000	34.000	28.000	33.000
	Subtotaal	**49,4**	**100**	**41.000**	**68.000**	**44.000**	**63.000**
Blokgouw	Maaiveld (incl. riet)	37,3	74	59.000	105.000	63.000	97.000
	Watergang (peil -1.9 mNAP)	10,1	20	54.000	69.000	55.000	66.000
	Watergang (peil -1.48 mNAP)	3,0	6	7.000	9.000	7.000	9.000
	Subtotaal	**50,4**	**100**	**120.000**	**183.000**	**125.000**	**172.000**
Totaal		**99,8**		**161.000**	**251.000**	**169.000**	**235.000**

Gebied	Subgebied	Oppervlakte [ha]	%	Toekomst Volume T100 (m³)	Toekomst Volume T1000 (m³)	Toekomst+ Volume T100 (m³)	Toekomst+ Volume T1000 (m³)
Lange Weeren	Maaiveld	44,3	90	26.000	52.000	25.000	49.000
	Watergang (peil -1.9 mNAP)	5,1	10	31.000	41.000	31.000	40.000
	Subtotaal	**49,4**	**100**	**57.000**	**93.000**	**56.000**	**89.000**
Blokgouw	Maaiveld (incl. riet)	37,3	74	86.000	151.000	84.000	145.000
	Watergang (peil -1.9 mNAP)	10,1	20	63.000	83.000	62.000	81.000
	Watergang (peil -1.48 mNAP)	3,0	6	8.000	12.000	8.000	11.000
	Subtotaal	**50,4**	**100**	**157.000**	**246.000**	**154.000**	**237.000**
Totaal		**99,8**		**214.000**	**339.000**	**210.000**	**326.000**

Maximale waterdiepte(verschil)

Figuur 2 laat de maximaal berekende waterstanden zien voor de verschillende herhalingstijden. De extra peilsteiging als gevolg van de nieuwste neerslagstatistiek is weergegeven onderaan de figuur. Zelfs in de meest extreme situatie (T1000) blijft het water 8 cm onder straatpeil, en 23 cm onder vloerpeil.



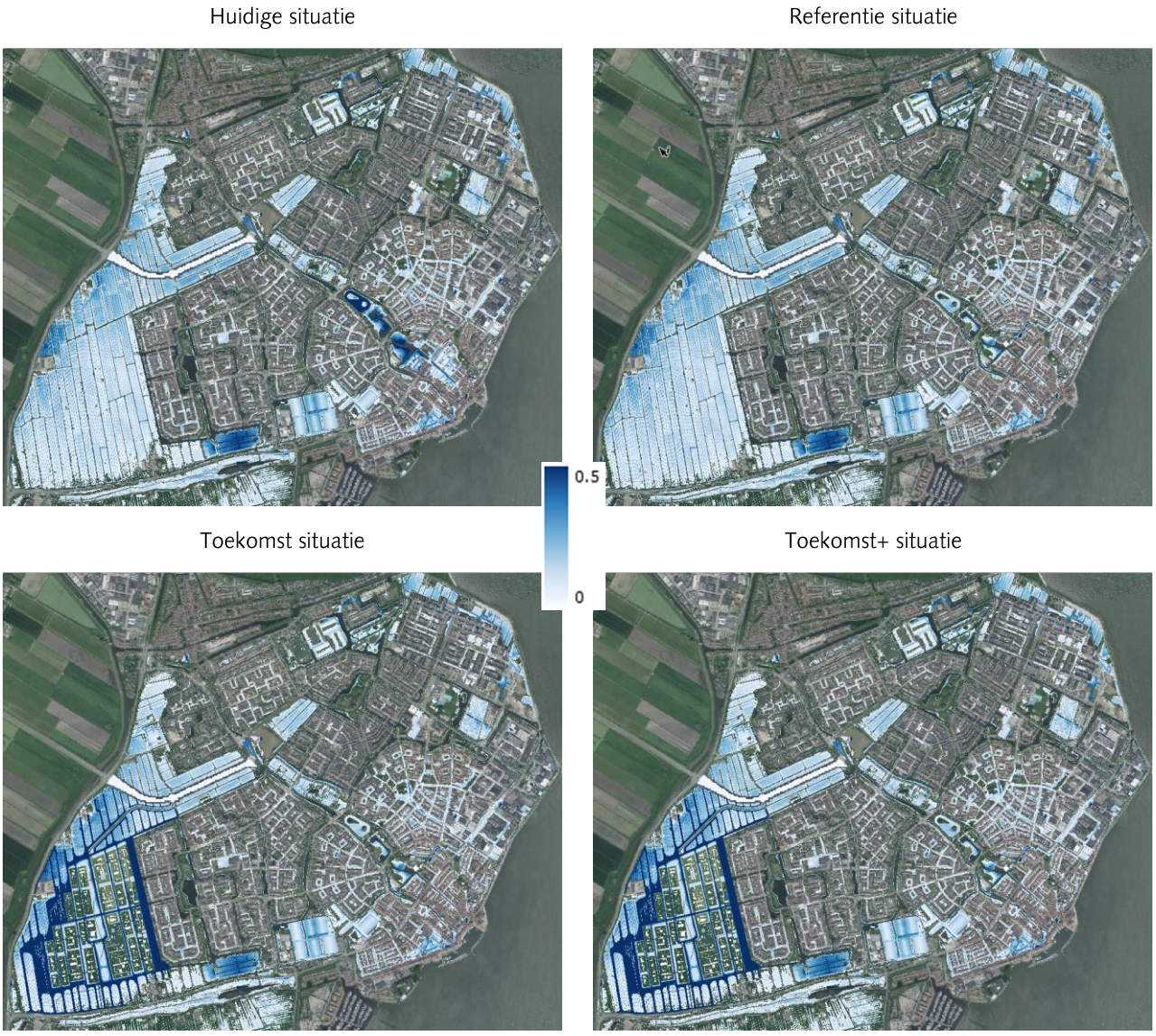
T1000 max. waterstand: -1,08 m NAP | 82 cm peilsteiging (14 cm extra)

T100 max. waterstand: -1,28 m NAP | 62 cm peilsteiging (9 cm extra)

T10 max. waterstand: -1,59 m NAP | 31 cm peilsteiging (5 cm extra)

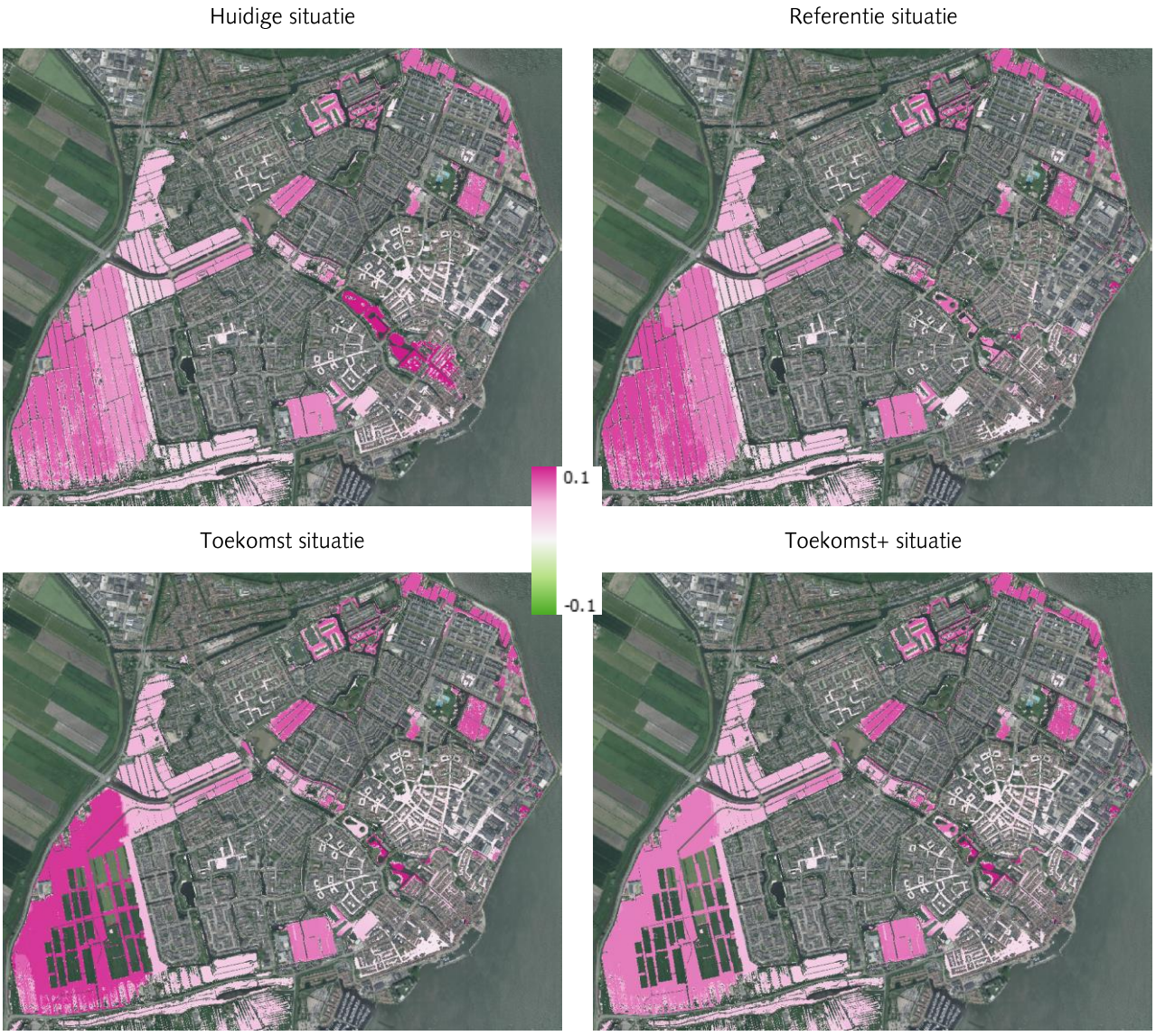
Figuur 2 Lange Weeren met maximale waterstanden voor de herhalingstijden 10, 100 en 1000 jaar in de toekomst situatie (via 18-buien methodiek, incl. nieuwste neerslagstatistiek). Tussen haakjes is het verschil met de resultaten van de oude neerslagstatistiek weergegeven.

Figuur 3 en Figuur 4 geven respectievelijk de maximale waterstanden en waterdiepteverschilkaarten weer bij een T100-scenario. De waterdiepteverschilkaarten geven de verschillen aan tussen de resultaten uit de berekeningen met de oude en nieuwe neerslagstatistiek. Figuur 5 en Figuur 6 geven respectievelijk de maximale waterstanden en waterdiepteverschilkaarten weer bij een T1000-scenario. In alle berekeningen is een toename aan waterdiepte te zien, wat het gevolg is van de nieuwe neerslagstatistiek.



Figuur 3 Maximale waterdieptes bij een T100-scenario (18-buien methodiek, incl. nieuwste neerslagstatistiek)

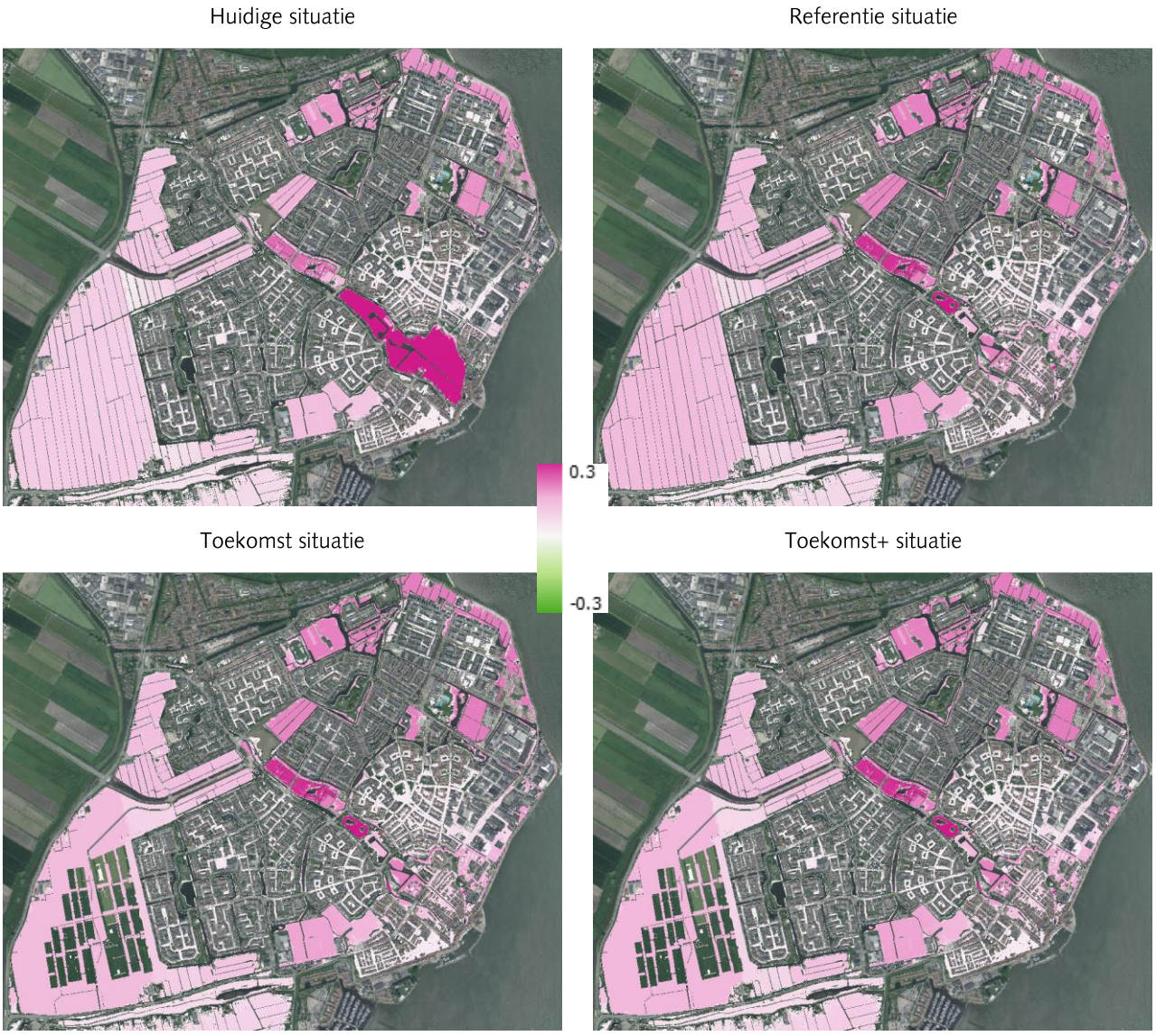
De kleurschaling van de waterdiepteverschilkaarten verschilt bij beide scenario's om het effect duidelijker weer te geven. De kleurschaling loopt van -10 tot +10 cm voor het T100-scenario (Figuur 4), en van -30 tot +30 cm voor het T1000-scenario (Figuur 6). In het T100-scenario neemt de waterdiepte in het Volendammermeer in de huidige situatie toe met ca. 12 cm in stedelijk gebied en met ca. 23 cm daar buiten (Figuur 4). In het T1000-scenario is dit ca. 86 cm in de hele wijk (zowel stedelijk gebied als daar buiten) (Figuur 6).



Figuur 4 Waterdiepteverschilkaarten bij een T100-scenario van de resultaten met en zonder de nieuwste neerslagstatistiek (18-buien methodiek, incl. nieuwste neerslagstatistiek). Kleurschaling loopt van -10 tot +10 cm.



Figuur 5 Maximale waterdieptes bij een T1000-scenario (18-buien methodiek, incl. nieuwste neerslagstatistiek)



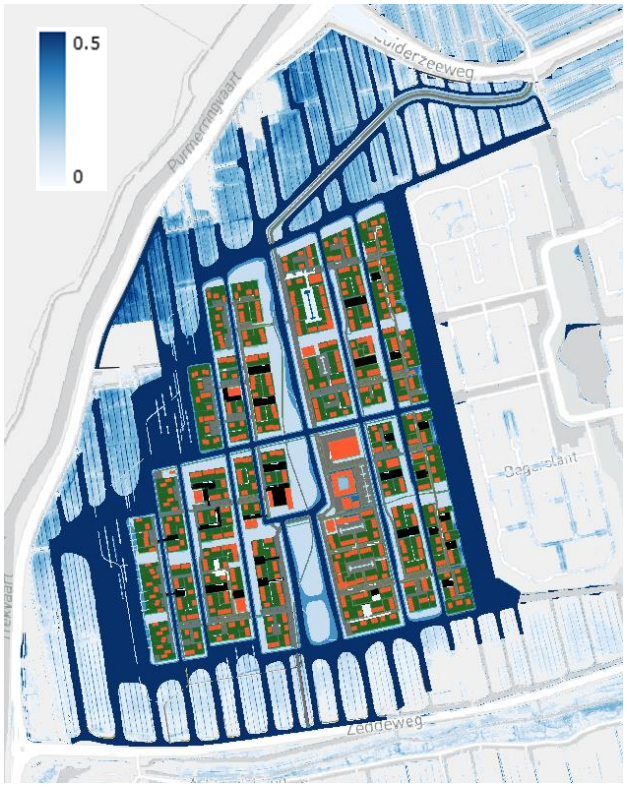
Figuur 6 Waterdiepteverschilkaarten bij een T1000-scenario van de resultaten met en zonder de nieuwste neerslagstatistiek (18-buien methodiek, incl. nieuwste neerslagstatistiek). Kleurschaling loopt van -30 tot +30 cm.

In Figuur 7 is de maximale waterdiepte in de toekomstige bebouwing van de Lange Weeren zelf weergeven. Dit resultaat is ook weergegeven in Figuur 2, maar dan als waterstand.

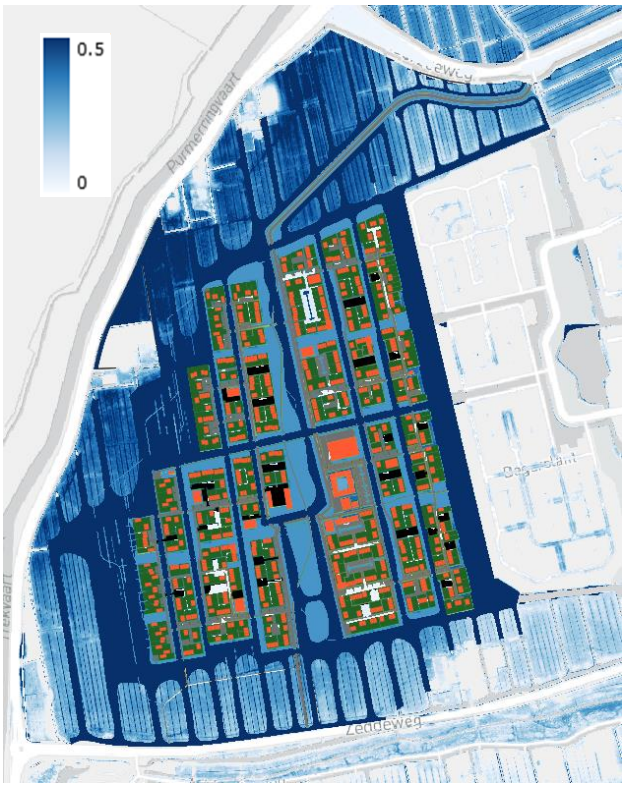
T10 (Toekomst situatie)



T100 (Toekomst situatie)



T1000 (Toekomst situatie)

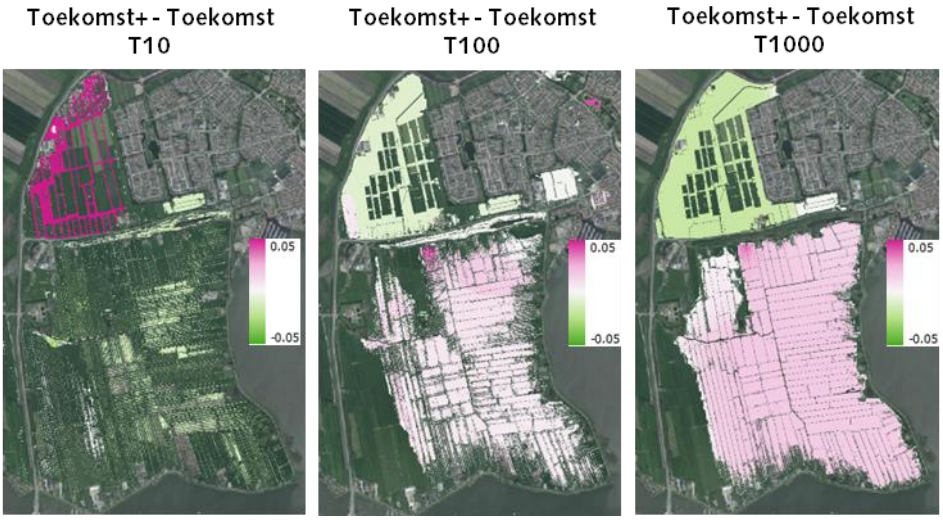


Figuur 7 Maximale waterdiepte in de Lange Weeren (Toekomst situatie) (18-buien methodiek, incl. nieuwste neerslagstatistiek).

Toekomst+ situatie

In de Toekomst+ modelvariant is er een directe verbinding tussen Lange Weeren en Katwoude (na 10 cm peilstijging in Katwoude of 5 cm in Lange Weeren).

Het effect van de nieuwste neerslagstatistiek heeft geen invloed op het gedrag van het systeem in de Toekomst+ situatie. Wel zijn er kleine verschillen te zien in de maximale waterdieptes (zie Figuur 8).



Figuur 8 Verschillen in maximale waterdieptes als gevolg van een verbinding tussen de Lange Weeren en Katwoude (Toekomst+ situatie) (18-buien methodiek, incl. nieuwste neerslagstatistiek).

Uitkomsten waterschadeschatter

Wanneer gebruikt wordt gemaakt van de nieuwste neerslagstatistiek neemt de waterdiepte overal toe, en als gevolg daarvan ook de schade. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat er geen schade in Lange Weeren is bepaald, omdat de veranderingen in landgebruik niet is opgenomen in de methodiek van het hoogheemraadschap voor het bepalen van schade.

Tabel 2 toont de relatieve schadeverdeling per gebied t.o.v. het totaal voor de huidige situatie. Hierbij is ook de verdeling met de oude neerslagstatistiek opgenomen. Zoals de tabel laat zien is het effect van de nieuwe neerslagstatistiek het grootst in het Volendammermeer. Dit is het gevolg van een sterke toename in waterdiepte in het Volendammermeer (Figuur 9). De geaggregeerde waterdiepte neemt hier in het T1000-scenario met 86 cm toe t.o.v. de oude neerslagstatistiek. Dit is het gevolg van de 66% en 21% toename van het buivolume bij respectievelijk een T1000-piekbui en T1000-blokbui (Bijlage I). Maatregelen die ervoor zorgen dat er minder water het Volendammermeer in kan stromen, hebben verhoudingsgewijs meer effect op de waterdieptes en bijbehorende schades met de nieuwe neerslagstatistiek.

Tabel 2 Verdeling schades per gebied voor de huidige situatie t.o.v. het totaal met de oude en nieuwe neerslagstatistiek.

	Oude statistiek		Nieuwe statistiek	
	T100-piekbui	T1000-blokbui	T100-piekbui	T1000-blokbui
Volendammermeer	5%	8%	25%	51%
Volendam	94%	91%	75%	49%
Katwoude	<1%	1%	<1%	<1%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Tabel 3 Relatieve schades t.o.v. de huidige situatie met herhalingstijd van 100 jaar piekbui (boven) en met een herhalingstijd van 1000 jaar blokbui (onder) waarbij de nieuwste neerslagstatistiek is meegenomen.

	Huidige situatie	Referentie situatie	Toekomst situatie	Toekomst+ situatie
Volendammermeer	100%	10%	9%	9%
Volendam	100%	102%	101%	101%
Katwoude	100%	98%	105%	105%
Totale schade	**100%**	**80%**	**78%**	**78%**

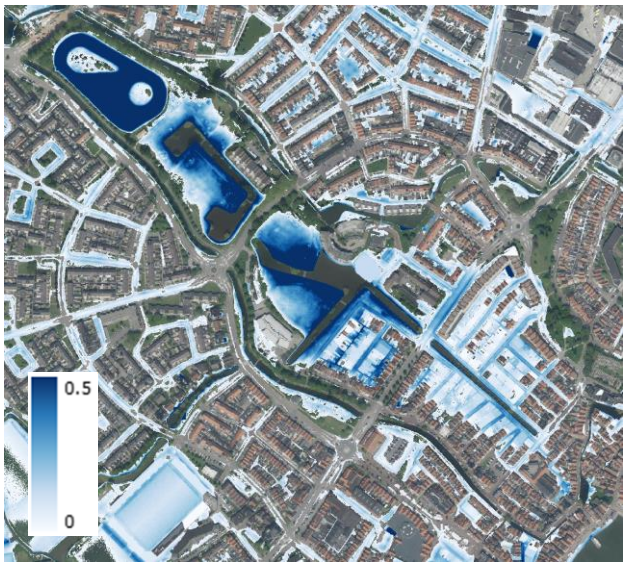
	Huidige situatie	Referentie situatie	Toekomst situatie	Toekomst+ situatie
Volendammermeer	100%	2%	2%	2%
Volendam	100%	119%	101%	85%
Katwoude	100%	101%	102%	105%
Totale schade	**100%**	**60%**	**51%**	**43%**

Tabel 3 laat de relatieve schades zien ten opzichte van de huidige situatie bij een T100-piekbui en een T1000-blokbui. De sterke schadereductie in de referentie situatie komt doordat er dan geen water meer van buitenaf het Volendammermeer instroomt. Doordat dit water niet meer kan worden 'geborgen' in het Volendammermeer, neemt de schade in het omliggende gebied Volendam toe. Dit gedrag is gelijk met de oude neerslagstatistiek, maar met de nieuwe neerslagstatistiek nemen de schadebedragen en -reducties toe.

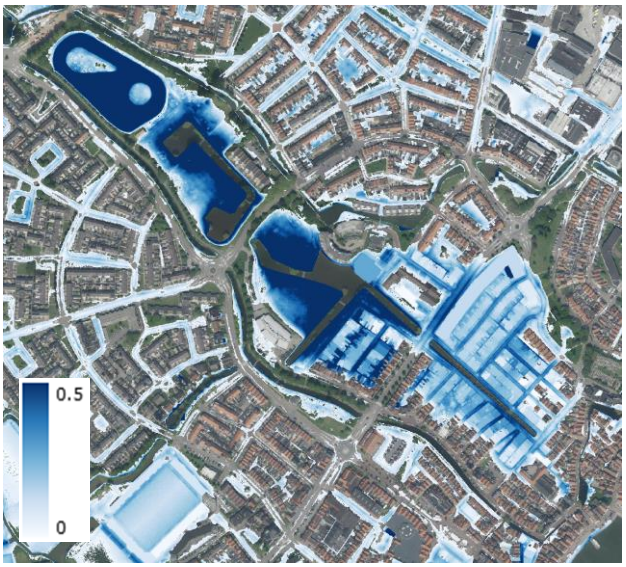
Huidige situatie (T100 oude statistiek)



Huidige situatie (T100 nieuwe statistiek)



Huidige situatie (T1000 oude statistiek)



Huidige situatie (T1000 nieuwe statistiek)



Figuur 9 Effect van de nieuwe neerslagstatistiek op de maximale waterdieptes in Volendammermeer. Let op de kleurschaling in het T1000-scenario met nieuwe statistiek. Deze loopt van 0 tot 1,5 m, t.o.v. de kleurschaling van 0 tot 0,5 m bij de andere kaartjes.

De directe verbinding tussen Lange Weeren en Katwoude (Toekomst+ situatie) heeft vooral effect bij het T1000-scenario. Hierbij zien we een schadereductie van 16% in Volendam t.o.v. de toekomst situatie. De locaties waarbij de schades in de Toekomst+ situatie afnemen, liggen dicht bij het oppervlaktewatersysteem. Doordat het water sneller afgevoerd wordt richting Katwoude (al dan niet via Lange Weeren), neemt de maximale waterstand hier af. Dit vertaalt zich door naar een lagere schade. De schade in Katwoude neemt toe, als gevolg van de extra verbinding, maar gekeken naar de procentuele verdeling van de schades is het effect zeer beperkt. Het effect van de verbinding tussen Lange Weeren en Katwoude is (nog steeds) het grootst bij de blokbuien, omdat hier de afvoercapaciteit van het oppervlaktewater een groter effect heeft dan bij piekbuien.

I. Statistiek 18 buien-methodiek HHNK

Tabel 4 toont het verschil in neerslagstatistiek. In de nieuwe statistiek zijn de meest actuele klimaatscenario's meegenomen (KMNI, 2023 & STOWA, 2024). De zes neerslagevents zijn doorgerekend met drie verschillende grondwaterstanden: gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG), Gemiddelde grondwaterstand (GGG) en gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG). Dit resulteert in een totaal van 18 berekeningen.

Tabel 4 Gebruikte buien in de 18-buien methodiek van HHNK.

Event	Duur	Vorm	Herhalingstijd	Buivolume oude statistiek (mm)	Buivolume nieuwe statistiek (mm)	Toename (%)
1	2 dagen	blok	10	71,2	77,5	9
2	2 dagen	blok	100	100,9	115,2	14
3	2 dagen	blok	1000	134,6	162,8	21
4	2 uur	piek	10	35,5	38,4	8
5	2 uur	piek	100	55,7	71,6	29
6	2 uur	piek	1000	80,5	133,4	66

Lange Weeren

De projectlocatie van de Lange Weeren is gelegen in het peilgebied -1,9m NAP. Het gebied is opgedeeld in de flanken en het netto ontwikkelgebied, samen het bruto plangebied genoemd. In het netto ontwikkelgebied (52,23 ha) zal de stedelijke ontwikkeling plaatsvinden, in de flanken (45,13 ha) is ruimte voor natuur- en waterontwikkeling. De ondergrond heeft de volgende gelaagdheid: veen (3,5meter), klei en zand. Het maaiveld ligt circa -1,4 meter onder NAP. Grondwatermetingen zijn niet beschikbaar. Gezien vanuit het principe water en bodem sturend heeft deze locatie niet de voorkeur als bouwlocatie. Er is sprake van een slappe ondergrond, die onder NAP ligt en de locatie functioneert als overloopgebied voor de stedelijke kern van Volendam. Aangezien de locatiekeuze al vastligt, zal hieronder de focus alleen liggen op een klimaatbestendige inrichting, dit houdt in:

- Ophogen en maaiveldberging wegnemen is compenseren
- Dempen is graven (1 op 1)
- Verharden is compenseren (70mm bui)

Ophogen en maaiveldberging wegnemen is compenseren

Bij piekbuien is duidelijk waarneembaar dat hemelwater afstroomt richting de planlocatie. Bij een T=1000* situatie bergt het gebied circa 56700 m3 aan hemelwater. De potentiële berging is echter meer dan deze 56700 m3. Bij een berging van 56700 m3 functioneert de Volendammermeer eveneens als waterberging. Hier wordt 82700 m3 geborgen. Omdat berging in de Volendammermeer onwenselijk is vanwege een hoog schaderisico en het ontstaan van een maatschappelijk ontwrichtende situatie, is het uitgangspunt dat berging hier niet zou moeten plaatsvinden en dus maatregelen nodig zijn. Het project Lange Weeren zal in samenhang met de bescherming van de Volendammermeer moeten worden opgepakt. De waterberging van de Volendammermeer zal in deze situatie een plek moeten vinden in de projectlocatie Lange Weeren. Dit in ogenschouw genomen zal een berging van 139 400 m3 moeten worden gerealiseerd in de Lange Weeren. Als hierbij ook gecompenseerd zal worden voor de maaiveldverhoging die benodigd is geweest voor de derde ontsluitingsweg dan komt hier nog 10600 m3 bij. Daarmee komen we op 150 000 m3. Voorstel is om in de flanken ruimte te creëren voor waterberging. Als wordt uitgegaan van een berging van 150 000 m3 dan betekent dit dat er een gemiddelde opzet van 33,5 cm (deze opzet is van toepassing op het huidige klimaatmodel) over 451 300 m2 zal optreden. Deze schijf water zal dan moeten worden geborgen in de flanken.

*Belangrijk aandachtspunt is dat de T=1000 situatie is gebaseerd op verouderde klimaatgegevens. Volgend jaar zal het KNMI met nieuwe modeldata komen waarbij kan worden aangenomen dat de T=1000 situatie extremer zal zijn. Dat heeft als gevolg dat er een grotere bergingseis zal worden neergelegd. Deze zullen wij volgend jaar communiceren.

Welke mogelijkheden de voorkeur hebben om water te bergen hangt samen met het waterpeil dat gehanteerd wordt en de mate waarin het maaiveld wordt opgehoogd. Gezien de aanwezigheid van een slappe bodem zal het stedelijke gebied opgehoogd moeten worden middels een zandpakket. Aanbevolen wordt om aan te sluiten op de bestaande bebouwing van de blokgouw en daarbij na (rest)zetting een maaiveldverhoging van circa 1 meter gerealiseerd te hebben. Bij het huidige peil zal een drooglegging van ca. 1,50 m ontstaan. Bij aansluiting op het stedelijke peil zal dit ca. 1 m zijn. De voorkeur heeft aansluiting op het stedelijke peil van de blokgouw (-1,45/-1,48m NAP). Dat betekent een peilverhoging. Dit peil heeft de voorkeur omdat hiermee één dynamisch stedelijk peil kan worden gehandhaafd en in de flanken een flexibel peil kan worden toegepast. Daarbij zorgt een kleinere drooglegging voor stabieler grondwaterpeil en vergroot dit de mogelijkheden voor natuurvriendelijke oevers.

In de flanken kan het huidige -1,90 m NAP peil worden gevoerd, maar de voorkeur heeft het -1,95 m NAP peil van polder Katwoude. Daarmee wordt de berging met 5 cm vergroot en kan een regelbare verbinding onder de Zeddeweg met polder Katwoude worden gerealiseerd. De mogelijkheden om tot dit peil en deze verbinding te komen zullen nog worden onderzocht. Zoals voorgaand genoemd, zal een flexibel peil worden gevoerd. Daarbij zijn grotere stijgingen en eventueel ook verdere uitzakkingen mogelijk. Gezien het venige karakter van de bodem is een zo klein mogelijke drooglegging gewenst. Dit betekent wel dat in de watergangen/partijen een beperkte hoeveelheid water kan worden geborgen. Gezien de vereiste bergingscapaciteit van meer dan 33,5 cm (rekening houdend met de onzekerheidsmarge van de nieuwe T=1000 situatie) moet dit mogelijk zijn bij een peil van -1,95 cm NAP. Er zal worden onderzocht in hoeverre het water hier in de zomer kan worden vastgehouden om veenafbraak zoveel mogelijk te voorkomen. Twee varianten zijn mogelijk:

- ➔ Vasthouden hemelwater: bij het vasthouden van neerslag is het niet mogelijk om inundatie bij een nieuwe bui te voorkomen. Dit heeft wel als voordeel dat het gebied voor langere tijd nat kan worden gehouden, wat goed is voor veen- en natuurontwikkeling. Met het realiseren van dijkjes/kades is een grotere peilopzet mogelijk zonder het risico te lopen de bestaande bebouwing/infrastructuur te laten inunderen.
- ➔ Het tijdelijk opvangen van hemelwater: hierbij zal het overtollige hemelwater na de bui geleidelijk worden afgevoerd, mogelijk richting Katwoude. Uitgangspunt is dat bij het ontstaan van een nieuwe bui de flanken weer op het -1,95 m NAP zullen komen. Ook hierbij zijn dijkjes/kades noodzakelijk maar dan zal worden volstaan met een beperktere hoogte.

Dempen is graven en verharden is compenseren

In het plangebied gelden naast de maaiveldberging nog twee compenserende principes:

- Alle gedempte watergangen moeten 1 op 1 worden gecompenseerd;
- Voor de toename aan verharding moet gecompenseerd worden, hierbij geldt dat 70mm hemelwater binnen het plangebied moet worden opgevangen.

Voorstel is om deze compensatie zoveel mogelijk binnen het plangebied te realiseren. Naast compensatie in watergangen is alternatieve compensatie ook mogelijk, deze kan onderdeel zijn van de klimaatbestendige inrichting die eveneens als eis wordt neergelegd. Hierbij geldt wel dat in de planuitwerking nadrukkelijk aandacht moet zijn hoe het bergend vermogen buiten het watersysteem (alternatieve waterberging) wordt geborgd zodat dit ook over de jaren gehandhaafd blijft en niet bij toekomstig gebruik van het gebied op een gegeven moment verdwijnt. Bijvoorbeeld door onvoldoende onderhoud of functiewijziging (groenstrook wordt parkeerkeerplaats etc.) Deze garanties kunnen over het algemeen wel worden gegeven in de publieke ruimte en niet in de private ruimte. Daarom is compensatie op privaat terrein alleen onder voorwaarden mogelijk.

Een klimaatbestendige inrichting kan naast onderdeel van watercompensatie worden gezien als een eerste vereiste en vanzelfsprekendheid. Hierbij moet gedacht worden aan een maximale hoeveelheid groen en water, op land en op daken, tegen gevels, onder de grond en in wadi's. Groen heeft een zeer belangrijke functie waar het gaat om wateroverlast (waterberging) en hittestress, maar is gevoelig voor droogte. Het is belangrijk om het groen zoveel mogelijk te verspreiden over, en te integreren in het plangebied om optimaal gebruik te maken van de voordelen die het groen biedt. Denk hierbij niet alleen aan groenstroken met bomen en planten, maar ook aan groene daken, gevels, wadi's, pergola's, hagen en heggen en vooral veel (inheemse) bomen en planten. Kies zoveel mogelijk voor planten en bomen in plaats van gras. Bomen en planten zijn veel effectiever in het voorkomen van hittestress en wateroverlast en hebben een veel grotere biodiversiteitswaarde. Om droogteschade te voorkomen zijn ruim bemeten plantvakken

noodzakelijk en is het vasthouden van hemelwater van groot belang, daarmee kan tevens op alternatieve wijze gecompenseerd worden. Dit kan in wadi's, waterdaken, opvang van water onder parkeerplaatsen en wegen en ondergrondse waterberging(en). Holle of bolle straatprofielen, waterpleinen, gootjes en 'stedelijke rivieren' kunnen bij piekbuien tijdelijk water bergen. Witte daken en gevels helpen daarnaast bij het voorkomen van hittestress. Er zijn legio mogelijkheden en voorbeelden. Kijk hiervoor eens bij Rainproof Amsterdam.

Natuurontwikkeling

De flanken bieden mogelijkheden tot het ontwikkelen van (onder)waternatuur en eventueel veengroei. Het meest kansrijk zijn de oevers, de overgang tussen land en water, natuureilandjes en flauw aflopende oevers kunnen een grote impuls geven aan de waterkwaliteit en flora en fauna. Ook verschillen in bodemdiepte kunnen een positief effect sorteren. Voor veengroei is inundatie noodzakelijk, om veenafbraak te voorkomen zal het te ver uitzakken van (grond)water moeten worden voorkomen. Er zal een goed onderhouds- en beheerplan moeten worden opgesteld om ook het onderhoud uitvoerbaar te houden. Gebiedseigen water heeft over het algemeen de voorkeur bij natuurontwikkeling. In dit geval is juist het uitgangspunt om water uit het stedelijk gebied op te vangen in de flanken. Dit maakt de urgentie om te sturen op schoon hemelwater groter. Randvoorwaardelijk is het regelmatig toetsen van de waterkwaliteit en achterhalen van mogelijke vervuilers. Een waterzuiverende voorziening in de vorm van een helofytenfilter kan zo nodig worden ingepast in de nieuwe stedelijk ontwikkeling. Doorlopende natuurverbindingen (op land en water) met de nieuwe en bestaande woonwijken door middel van natuurcorridors zorgen voor robuustheid en vergroten de ecologische waarden.

Grondwater en bodemdaling

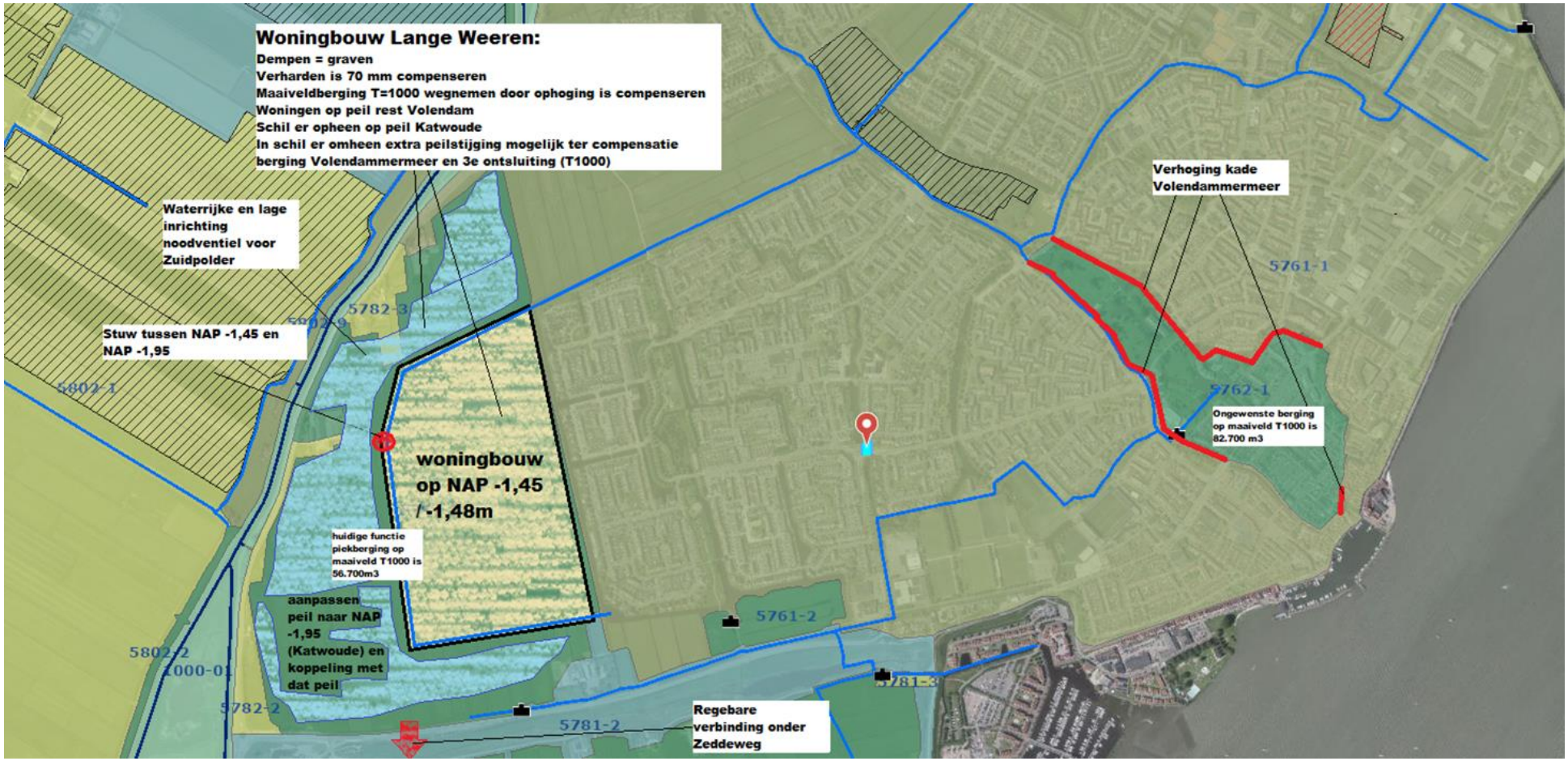
Vanwege de veenbodem zal een lange zettingsduur met verzwarend materiaal zeer waarschijnlijk noodzakelijk zijn. Dit om te voorkomen dat later verzakkingen in de openbare ruimte optreden. Breuken en verzakkingen in riolering, straatwerk en leidingen zijn de meest ontwrichtende voorbeelden, maar ook tuinen kunnen flink verzakken wat kosten voor particulieren met zich meebrengt. Belangrijk aandachtspunt bij het ophogen en bouwen is de grondwaterstand. Het is noodzakelijk om kennis van het grondwater op te bouwen door peilbuizen aan te leggen in de huidige en toekomstige situatie. Op dit moment zijn er geen gegevens in Dinoloket aanwezig van de planlocatie. Wel kunnen we iets zeggen over de samenstelling van het grondwater: naar verwachting is het grondwater zout-brak en is op dit moment sprake van infiltratie. In zomerse/droge omstandigheden zal het grondwater (substantieel) uitzakken en in winterse/natte omstandigheden tot boven het maaiveld kunnen komen. Vanwege de brakke ondergrond zijn methoden als verticale drainage als ontwateringsmethode zeer discutabel en vaak niet toegestaan. Grondwaterschommelingen kunnen een negatief effect hebben op al bestaande woningen die gefundeerd zijn op houten palen, infrastructuur en planten/bomen. Er zal een bureau moeten worden ingeschakeld om te bepalen wat het effect van het bouwen is op de grondwaterstand en in het verlengde daarvan de omgeving. In de toekomstige situatie zal door een omvangrijk zandpakket de mogelijkheid tot infiltratie toenemen maar zal tegelijkertijd moeten worden geïnvesteerd in een diepe leeflaag voor bomen en planten. Zand heeft als nadeel zeer voedingsarm te zijn en water snel door te laten, voor bomen en planten is dit funest wanneer er onvoldoende vocht- en voedingsrijke grond aanwezig is.

Onderhoud en inrichting

Bij de inrichting van het watersysteem in het plangebied zal rekening moeten worden gehouden met de onderhoudseisen van HHNK. Watergangen worden varend of vanaf de kant onderhouden. Varend onderhoud is het uitgangspunt. Dit betekent een breedte van minimaal 6 meter en wanneer steigers worden aangelegd minimaal 8 meter. Bij rijdend onderhoud dient er langs de watergang

een onderhoudsstrook van 5 meter aanwezig te zijn (dit kan ook een rustige weg zijn). De taludhellingen zijn minimaal 1:2, maar zoals aangegeven heeft in het openbaar terrein een flauwe natuurvriendelijke oever de sterke voorkeur. Bij particuliere tuinen zijn (onderwater) beschoeiingen aan te raden. De watergangen moeten een minimale diepte van 1 meter kennen. Bruggen en duikers moeten doorvaarbaar zijn. Om de 250 meter is er een locatie voor het slootvuil en elk tracé heeft een maaiboottewaterlaatplaats.

De vertaling van de precieze inrichtingseisen zullen we in het traject in detail gaan afstemmen. Daarbij zal er naast de Lange Weeren een gelijktijdig traject moeten worden opgestart om de Volendammermeer te versterken.


Woningbouw Lange Weeren:
Dempen = graven
Verharden is 70 mm compenseren
Maaiveldberging T=1000 wegnemen door ophoging is compenseren
Woningen op peil rest Volendam
Schil er opheen op peil Katwoude
In schil er omheen extra peilstijging mogelijk ter compensatie
berging Volendammermeer en 3e ontsluiting (T1000)
Waterrijke en lage inrichting noodventiel voor Zuidpolder
Stuw tussen NAP -1,45 en NAP -1,95
Verhoging kade Volendammermeer
woningbouw op NAP -1,45 / -1,48m
huidige functie piekberging op maaiveld T1000 is 56.700m3
aanpassen peil naar NAP -1,95 (Katwoude) en koppeling met dat peil
Ongewenste berging op maaiveld T1000 is 82.700 m3
Regebare verbinding onder Zeddeweg
5802-1
5782-3
5802-2
5782-2
5781-2
5761-1
5762-1
5761-2

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	12-05-2025
Tijd	18:00 - 23:00
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Anneke van der Helm-Chandansingh
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 9 mei) door het aanmeldformulier in te vullen: Aanmeldformulier inspreken commissievergadering Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

1	**Opening en mededelingen**
2	**Inspreekhalfuur**
18:00	
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
3.a	**Planningsoverzicht**
4	**Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**
5	**B-agenda Mobiliteit**
18:30	
5.a	**Project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland** Toelichting: De provincie en de regiogemeenten bekeken samen met de omgeving hoe de kust ook in de toekomst bereikbaar kan blijven. Op basis van 205 ideeën is een pakket aan maatregelen opgesteld. De maatregelen zijn verdeeld onder de provincie en gemeenten voor verdere uitwerking. De

afspraken over uitvoering worden in oktober 2025 gemaakt.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het project Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland bespreken.

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

7 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

19:45

7.a Conceptontheffing Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en Landelijk Gebied Omgevingsverordening NH2022 IJsbaanterrein Wormer

Toelichting: Gedeputeerde staten leggen een concept ontheffing voor aan de commissie Ruimte voor een advies. Het gaat om een verzoek van de gemeente Wormerland voor de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer.

Behandelvoorstel: Gedeputeerde Staten leggen een voorgenomen besluit tot ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 voor aan de commissie. Het betreft een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer. De commissie wordt gevraagd hierover in gesprek te gaan zich uit te spreken.

7.a.1 Schriftelijke bijdragen IJsbaanterrein Wormer

De bijgevoegde bijdragen zijn ook gedeeld met GS.

7.a.2 Agenderingsverzoek D66 brief C- naar B wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025 1

Gevoegd behandelen met het ontheffingsverzoek Wormerland

7.b Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam

Toelichting: Op 3 januari 2025 diende het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam een ontheffingsverzoek in ten behoeve van het plan Lange Weeren. Medio februari is ook een mobiliteitsrapportage geleverd, waarmee het ontheffingsverzoek nu compleet is. Voordat GS definitief besluiten over een ontheffing leggen zij de concept-ontheffing ter bespreking voor aan de commissie Ruimte.

Behandelvoorstel: Gedeputeerde Staten leggen een voorgenomen besluit tot ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 voor aan de commissie. Het

betreft de woningbouwontwikkeling De Lange Weeren binnen het Beschermd Landschap. De commissie wordt gevraagd hierover in gesprek te gaan zich uit te spreken.

7.b.1 Schriftelijke Bijdragen: Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam

7.c Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied

Toelichting: Om meer ruimtelijke mogelijkheden te bieden bij bedrijfsbeëindigingen in het landelijk gebied moeten de huidige regels van de Omgevingsverordening worden aangepast. Met dit voorstel komen meer percelen in aanmerking voor de realisatie van enkele woningen in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de omgevingskwaliteit van het landelijk gebied verbeterd.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde de brief plus bijlagen over vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied bespreken.

7.c.1 Schriftelijke bijdragen: Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied

8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

9 C-agenda Mobiliteit

9.a Mobiliteit: Ingekomen brief aansluitingsweg Vennewatersweg (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)

9.b Mobiliteit: Ingekomen brief bouwkundige gevolgen Westfrisiaweg N307 (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)

9.c Mobiliteit: MIRT-verkenning Openbaar Vervoer-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (C-agenda Ruimte 12-05-2025)

n.v.t.

9.d Mobiliteit: Ingekomen brief Ondernemers Federatie Schagen inzake vlotbruggen (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)

9.e **Mobiliteit: Resultaten trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger, dat willen de provincie, de gemeenten Castricum en Uitgeest en hun inwoners. De afgelopen maanden is onderzocht welke maatregelen nodig zijn voor een veilige weg. Een werkgroep met vertegenwoordigers uit de omgeving is hier nauw bij betrokken geweest. De resultaten van de trajectstudie, waaronder de voorgestelde maatregelen voor een nieuwe inrichting, zijn beschikbaar. Nadat de omgeving is geïnformeerd vindt besluitvorming plaats over het vervolg.

9.f **Mobiliteit: Position paper VNG & IPO rondetafelgesprek spoorgoederenvervoer 27 maart (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

9.g **Mobiliteit: Evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2020-2025 extra budget beschikbaar gesteld voor natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur. Uit de evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer blijkt dat de aanpak positieve gevolgen heeft voor de biodiversiteit en past binnen het provinciale beleid voor meer biodiversiteit en natuurinclusief beheer. Bij de Kaderbrief 2026 wordt de keuze voorgelegd om dit beleid voort te zetten.

9.h **Mobiliteit: Stand van zaken toegankelijkheid in het openbaar vervoer (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

Het openbaar vervoer is voor iedereen. Ook reizigers met een beperking moeten er zelfstandig gebruik van kunnen maken. Daarom is toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de provincie Noord-Holland erg belangrijk. In de vergadering van de Statencommissie Ruimte van 14 oktober 2024 zijn over dit onderwerp vragen gesteld. Deze vragen worden nu door Gedeputeerde Staten met een brief beantwoord.

9.i **Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 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. Inalle 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.

9.j **Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken. Daarvoor is het belangrijk dat bushaltes goed toegankelijk zijn, ook voor reizigers met een beperking. De provincie stelt jaarlijks subsidie beschikbaar aan gemeenten, waarmee zij hun haltes kunnen aanpassen of nieuwe haltes kunnen aanleggen. Gedeputeerde Staten brengen een wijziging aan in de subsidieregeling, waardoor het maximale aan te vragen bedrag wordt verhoogd voor het ov-gebied Noord-Holland Noord. De gemeenten in Noord-Holland Noord kunnen zo meer haltes toegankelijk maken.

9.k **Mobiliteit: Wijzigen bedientijden bruggen en sluizen (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

Gedeputeerde Staten maken het mogelijk om 24 uur per dag te varen in Noord-Holland en wijzigen de bedientijden van de Leeghwaterbrug, Leimuiderbrug, Bosrandbrug, Aalsmeerderbrug en Schipholdraaibrug.

9.l **Mobiliteit: IPO Conceptagenda Bereikbaarheid & Infrastructuur 27 maart 2025 (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)**

9.m **Mobiliteit: Subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

De provincie verleent subsidie aan gemeenten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanleggen van doorfietsroutes. Voor de periode 2025 - 2027 is € 52,1 miljoen gereserveerd, waarvan € 20,9 miljoen in 2025 wordt toegekend. Gemeenten en provincie hebben samen op basis van data en ontwikkelmogelijkheden 75 projecten geselecteerd die het meest bijdragen aan verkeersveiligheid en het netwerk van doorfietsroutes én de komende 3 jaar in uitvoering gebracht kunnen worden.

9.n **Mobiliteit: Brief mogelijk verdwijnen bushalte Alkmaar Muiderwaard**

10 **C-agenda Ruimte**

10.a **Ruimte: Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Hierin wordt een gezamenlijke koers beschreven hoe en op welke onderdelen deze partijen samenwerken aan de ruimtelijke toekomst van de regio NHN. Met het Ontwikkelperspectief worden ruimtelijke keuzes integraal voorbereid. In het Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord hebben de partijen de belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Noord-Holland Noord beschreven.

10.b Ruimte: Ontheffing asielopvang Schagen Oost (C-agenda Ruimte 12-05-2025)

Op verzoek van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Schagen hebben Gedeputeerde Staten een tijdelijke ontheffing verleend ten behoeve van een asielopvang op de locatie Schagen Oost, waarbij voor een termijn van in totaal ten hoogste 5 jaar van het omgevingsplan wordt afgeweken. Na 4 jaar vindt een evaluatie plaats over de noodzaak van voortzetten van de opvang. Indien die noodzaak is aangetoond kunnen GS op dat moment besluiten nogmaals een tijdelijke ontheffing te verlenen.

10.c Ruimte: Ontheffingsverzoek Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen (Ruimte C-agenda 12-05-2025)

De gemeente Haarlemmermeer heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening ingediend voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen. De bouw van de gevraagde woning is in overeenstemming met de geldende instructieregels van de Omgevingsverordening.

10.d Ruimte: Start verkenningentraject woningbouw Schagen Oost 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)

Naar aanleiding van eerdere afspraken met de gemeente Schagen uit 2022 is opnieuw de noodzaak voor het verkennen van de mogelijkheid voor woningbouw bij Schagen Oost, gelegen in Beschermd landschap, afgewogen. Een verkenning of woningbouw mogelijk is in Schagen Oost wordt in de eerste helft van 2025 opgestart.

10.e Ruimte: Nota van antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor Participatie Hoogspanningsstation 380/ 150kV A9-Zuid (Ruimte C-agenda 12-05-2025)

Van 11 oktober tot 22 november 2024 heeft het Voornemen en Voorstel voor Participatie (V&P) ter inzage gelegen voor het nieuw te bouwen

Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties zullen er naast de 3 locaties ter hoogte van het Groene Schip, zoals opgenomen in het V&P, 4 nieuwe zoeklocaties worden onderzocht als mogelijke locatie voor het station. Het betreft: het terrein van de Amsterdamse golfclub, het terrein van golfclub Houtrakpolder, de locatie van de bestaande kolensopslag en het terrein ten noorden van de geplande waterstoffabriek tussen de Machineweg en de Westpoortweg (laatste alleen voor 150kV deel van het station).

10.f **Ruimte: Positieve weigering ontheffingsverzoek Dorpsstraat 106a Jisp Wormerland (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

De gemeente Wormerland heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening ingediend voor de bouw van twee woningen aan Dorpsstraat 106a te Jisp ter vervanging van een agrarisch gebouw. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen. De bouw van de gevraagde woningen is in overeenstemming met de geldende instructieregels van de Omgevingsverordening,

10.g **Ruimte: Stand van zaken rondom Ruimtelijke Arrangement (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

De provincie werkt samen met het Rijk aan de ruimtelijke ordening via de Nota Ruimte en de Omgevingsvisie. Dat gebeurt onder andere door afspraken te maken in een Ruimtelijk Arrangement. Een eerste concept van het Ruimtelijk Arrangement is nu gereed. GS informeren PS hierover met een brief.

10.h **Ruimte/Energie: Terinzagelegging van het Voornemen en Voortel tot Participatie (V&P) - 380-150 KV station Amsterdam Zuidoost (C-agenda's Ruimte -leidend- 12-05-2025 en Leefomgeving 19-05-2025)**

Het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) gaat een projectprocedure starten voor het nieuwe 380-150 kV station A'dam Zuidoost met een kennisgeving van het Voornemen en Voorstel tot Participatie (V&P). Van 9 mei tot 19 juni 2025 kan eenieder hierop reageren door een reactie in te dienen.

11 **C-agenda Wonen**

11.a **Wonen: Uitvoeringsregeling subsidie woondeals 2025 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

Van het Rijk hebben wij specifieke middelen ontvangen voor het uitvoeren van woondeals, die zijn getekend tussen het Rijk, Gedeputeerde Staten, MRA en

NHN. Deze middelen van een bedrag van 1.948.000 euro zetten wij in om subsidie te verlenen aan gemeenten in Noord-Holland, al dan niet in deelregionaal verband, voor het actualiseren en uitvoeren van woondeals en het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's. Hiertoe hebben wij deze Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 opgesteld. Deze regeling loopt tot en met 31 december 2027 en betreft cofinanciering van 50%.

11.b **Wonen: Woningbehoefteraming 2024-2040 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

In de actieagenda wonen hebben we opgenomen om elke 2 à 3 jaar een de actuele en toekomstige woningbehoefte in kaart te brengen en hierover te rapporteren. Dat doen we aan de hand van actuele bevolkingsprognoses Vanwege de actualisatie van de woondeals die dit jaar plaats moet gaan vinden (met aantallen tussen 2031 tot en met 2034) is er een woonbehoefteraming gedaan. Het rapport is inmiddels gereed en het onderzoek hiervoor is uitgevoerd door adviesbureau RIGO. Deze woonbehoefteraming geeft, gezamenlijk met de bevolkingsprognose, input voor de actualisatie van de woondeals later dit jaar.

11.c **Wonen: Brief GS aan PS deelname adviesgroep STOER (C-agenda 12-05-2025)**

11.d **Wonen: Ingekomen brief steun aan de ingezette koerswijziging Woningstichting Den Helder**

11.e **Wonen: Intrekking Uitvoeringsregeling woonakkoorden 2021 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

Ter ondersteuning van gemeenten bij de uitvoering van nieuwe afspraken is een nieuwe Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 vastgesteld op 25 maart 2025. Deze geldt als vervanging van de oude Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021.

12 **C-agenda Schiphol**

12.a **Schiphol: Motie gemeente Uithoorn zaak Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

13 **C-agenda Algemeen**

13.a MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 92 en 93 (C-agenda alle commissies mei 2025)

Toezegging Commissie Ruimte d.d. 12 mei 2025: Schriftelijke reactie op mondelinge Statenvragen over deelname gedeputeerde Beemsterboer aan de adviesgroep STOER.

2. **Kan de gedeputeerde bevestigen dat hij niet achter het advies staat voor het schrappen van geluidsoverlast regels voor meer woningen bij Schiphol en het advies voor bouwen in de uiterwaarden?**

De provincie Noord-Holland maakt zich al langer hard voor het aanpassen van de cumulatieregel voor luchtvaartgeluid, onder andere via de Novex Schiphol en de randvoorwaarden uit de woondeal. In de Woondeal met het Rijk is als één van de voorwaarden voor het kunnen realiseren van voldoende woningbouw opgenomen dat er "*oplossingsrichtingen nodig zijn t.a.v. de ge-actualiseerde cumulatieregels geluid in de Omgevingswet die bijdragen aan tijdige realisatie van de woningbouwopgave in een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. (.. En) een betere aansluiting tussen de Omgevingswet en de Wet luchtvaart*."

Op dit moment loopt er een traject om als Rijk (IenW/luchtvaart, IenW/DGMI, VRO/woningbouw/RO) en regio (IPO, VNG en BRS) samen te onderzoeken of we kunnen komen tot een betere methodiek voor cumulatie van geluid, waaronder luchtvaartgeluid. Hierbij kijken we ook naar de samenhang met het programma Stelselherziening geluid van IenW/luchtvaart en het milieubeleidsplan van IenW/DGMI. Naast de vraag hoe je iets inzichtelijk wilt maken, speelt natuurlijk ook de vraag waar je wat al dan niet juridisch borgt. Wij willen tot een methodiek/instrument komen welke de provincie en gemeenten ondersteunt bij het vanuit de goede ruimtelijke ordening 'rekenschap geven' van geluidseffecten, waaronder luchtvaartgeluid, bij woningbouwprojecten.

In Noord-Holland bevinden zich geen uiterwaarden. Hier hebben we vanuit de provincie Noord-Holland dan ook geen standpunt over ingenomen.

3. **Zijn er nog andere aanbevelingen in het rapport van de adviesgroep waar de gedeputeerde zich niet achter kan scharen?**

De aanbevelingen van adviesgroep STOER zijn op drie punten strijdig met ons provinciale beleid. Het gaat daarbij om:

- **(Convenant & doelstellingen voor) Toekomstbestendig bouwen**
  Het convenant Toekomstbestendige woningbouw gaat niet alleen over publieke partijen, maar is nadrukkelijk ook bedoeld voor marktpartijen die graag een hogere ambitie willen en via een uniforme taal juist duidelijkheid en snelheid mogelijk willen maken. Op dit moment werd het convenant in het adviesrapport van de commissie STOER niet goed geïnterpreteerd.

- **Gezonde leefomgeving:**
  Dit betreft met name het punt over maximale normopvulling dat beschreven staat en over het feit dat onder de grenswaarden sprake is van een voldoende gezondheid. Dit wijkt af van onze door GS en PS vastgestelde startnotitie gezonde leefomgeving.

- **Water**

Hier wordt in het advies de mogelijkheid voorgesteld om naar beneden af te kunnen wijken van de norm. Artikel 6.75 van de Omgevingsverordening NH2022 hanteert een basisveiligheidsniveau van 70 mm/uur (1:100 jaar) als maatgevende ondergrens. Voor de provincie Noord-Holland is er dus geen ruimte om hiervan naar beneden af te wijken, aangezien een lagere norm direct in strijd is met het geldende beleid.

Beantwoording rondvraag PvdD Schiphol

Bovenstaande leidt tot de volgende vragen:

1. Zijn GS na het kennisnemen van de motie van Uithoorn, de uitspraken van de gemeenten Haarlem en Amsterdam en de partijen in Uitgeest nog steeds van mening dat er sprake is van die gewenste balans tussen economie en leefbaarheid?

Deze afweging ligt nadrukkelijk bij de minister. Als voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol spreek ik met een bredere verantwoordelijkheid dan alleen als gedeputeerde van Noord-Holland. Voor de BRS staat de balans tussen duurzame connectiviteit en een gezonde leefomgeving centraal. Ik zie dat er daadwerkelijk stappen in de goede richting worden gezet. Zie bijvoorbeeld de versnelde wijziging van het LVB, waarin een plafond van 478.000 vliegbewegingen wordt vastgelegd.

2. Gaan GS ook, in navolging van de gemeente Uithoorn, "de minister van I&W met klem oproepen de uitspraak van de rechtbank van 20 maart 2024 onverkort uit te voeren?"

In februari, direct na de vorige BRS, heb ik de minister al telefonisch gewezen op de moties en dit punt onder zijn aandacht gebracht. Tijdens de BRS-bijeenkomst van volgende week met de minister zal ik dit nogmaals doen. Wij gaan er van uit dat de minister zich houdt aan gerechtelijke uitspraken.

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	12 mei 2025
Commissievoorzitter	:	mw. A. van der Helm-Chandansingh
Commissie-adviseur	:	mw. M van Boheemen
Telefoonnummer/e-mail	:	06 21844554 / boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. A. van der Helm-Chandansingh
Commissiegriffier:		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	VVD	: dhr. J. Boer, dhr. J. van Gilse
	BBB	: mw. A. den Boer, mw. I. De Sain
	GL	: W. Freeman, P. Korzelius
	PvdA	: dhr. A. Karar, mw. G. de Boer
	D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck
	JA21	: dhr. R. Broertjes
	PVV	: dhr. D. De Moel
	Volt	: mw. B. van den Bogaerde, dhr. B. Bonekamp
	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. W. Koning
	FvD	: dhr. T. Bilgin, mw. C. Middelkoop
	SP	: dhr. J. Kes
	50PLUS	: dhr. S. Faassen
	ChristenUnie	: mw. Y. Buit, dhr. M. Klein
Gedeputeerden:	dhr. J. Beemsterboer, R. Kocken, dhr. J. Olthof	
Afwezig met bericht:	dhr. Nijkamp (BBB), mw. Bouhlel-Lascaris (SP)	
Notulist:	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening vergadering

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Er heeft een commissiewissel plaatsgevonden bij fractie PvdA: de heer Karar is vast lid van deze commissie

geworden. Hij neemt de plaats in van de heer Vonk die vast lid is geworden van de commissie Leefomgeving. De **voorzitter** dankt de heer Vonk voor zijn bijdragen in de commissie Ruimte. Er is een afmelding ontvangen van mevrouw Bouhlel van de SP. Zij wordt vervangen door de heer Kes. Mevrouw de Sain (BBB) zal de heer Nijkamp vervangen.

Er zijn 14 insprekers, 1 inspreker bij het inspreekhalfuur, 8 insprekers bij agendapunt 7.a Conceptontheffing Omgevingsverordening NH2022 IJsbaan Wormer, 5 insprekers bij agendapunt 7.b Ontheffingsverzoek Lange Weeren.

Er zijn 5 rondvragen aangemeld. Bij agendapunt 4. een rondvraag van D66 en een rondvraag van de VVD aan gedeputeerde Beemsterboer betreffende STOER (Schrappen Tegenstrijdige en Overbodige Eisen en Regelgeving). Een rondvraag van de BBB over aanlegplaatsen bij agenda punt 6. De VVD heeft een rondvraag aan gedeputeerde Olthof over de variantenstudie N203. Bij agendapunt 8. een rondvraag van de PvdD aan gedeputeerde Rommel over een motie van de gemeente Uithoorn met betrekking tot Schiphol.

De **voorzitter** heeft enkele mededelingen aan de commissie. Donderdag 15 mei is er een interactieve bijeenkomst over de OV-concessie Noord West Noord-Holland. De sessie start om 18.15 uur in de Statenzaal. Deze sessie zal, gezien het interactieve karakter, niet worden uitgezonden of opgenomen.

Op maandag 26 mei vindt de informatiebijeenkomst A8-A9 plaats en hiervoor zijn Statenleden, raadsleden en leden van de Regioraad en de Vervoersregio Amsterdam uitgenodigd.
De bijeenkomst wordt gehouden in de Statenzaal, van 20.00 tot 21.30 uur.

Bij deze commissievergadering is een videomaker van de provincie Noord-Holland aanwezig om opnames te maken voor een video over PS met als doelgroep de provinciemedewerkers.

Gedeputeerde **Olthof** heeft een mededeling: Hij onderstreept het belang van het bijwonen door de commissieleden van de interactieve bijeenkomst over de OV-concessie Noord West Noord-Holland. Hij benadrukt dat het belangrijke input is voor de definitieve aanbesteding.

2 Inspreekhalfuur

De heer **Geijsel** spreekt in op persoonlijke titel over agendapunt 7.c Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied. Gelet op het late tijdstip van deze bespreking spreekt hij in bij het inspreekhalfuur.

De heer Geijsel vindt dat de huidige nota te veel focust op vierkante meters en te weinig op wat er daadwerkelijk gebouwd wordt. Volgens de heer **Geijsel** houdt het gebiedsperspectief BPL De Amstelscheg onvoldoende rekening met de bestaande bebouwing en tast het de cultuurhistorische waarde van het boerderijlandschap aan.

Het toevoegen van meerdere woningen op locaties waar kleinere bedrijven verdwijnen leidt tot verstedelijking het zogenaamde 'straatje erbij'. De gemeente Ouder-Amstel is van mening dat het gebied rond Holendrechtseweg 53a/54/54a tot het stedelijk gebied behoort, om zo de bouw van twee woningen mogelijk te maken.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt om verduidelijking: hoe bedoelt de heer Geijsel precies dat er sprake is van twee woningen bij de ene instantie en één bij de andere? De heer **Geijsel** noemt het onduidelijk dat de gemeente bij de provincie ontheffing vraagt voor één woning, terwijl bij de Raad van State nog steeds sprake is van ontheffing voor twee woningen. Hij vindt dit tegenstrijdig en ondoorzichtig.

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

Er is door de heer **Boer** (VVD) een C- naar B-verzoek ingediend voor agendapunt 9d. Ingekomen brief Ondernemers Federatie Schagen over vlotbruggen. In verband met de volle agenda is in overleg met de heer Boer besloten de behandeling op de B-agenda door te schuiven.

De **voorzitter** geeft aan dat het in maart ingediende C- naar B-verzoek van D66 over de wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-ronde1 is toegevoegd aan de agenda. Deze zal gevoegd behandeld worden met agendapunt 7.a, de conceptontheffing voor een sportpark in Wormer.

De commissie gaat akkoord met de voorliggende agenda, de lijst moties en de lijst toezeggingen.

De **voorzitter** geeft aan de er een kleine wijziging in het verslag van 17 maart 2025 is doorgevoerd, het betreft een wissel van de namen van mevrouw Vonck (PvdD) en dhr. Vonk (PvdA). De commissie stelt het verslag vast.

3.a Planningsoverzicht

De heer **Bonekamp** van Volt spreekt zijn zorg uit over het doorschuiven van onderwerpen naar volgende vergaderingen. Dit kan volgens hem leiden tot een waterbedeffect. De **voorzitter** zorgt ervoor dat deze opmerking wordt doorgegeven aan de agendacommissie.

4. Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Rondvraag van D66 over het lidmaatschap gedeputeerde STOER

Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt vragen over het vertrek van gedeputeerde Beemsterboer uit de adviesgroep STOER. De adviesgroep, ingesteld door de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, onderzoekt welke regelgeving kan worden geschrapt om woningbouw te versnellen. In het recente conceptrapport van STOER worden onder meer versoepeling van geluidsregels voor vliegverkeer en bouwen in uiterwaarden voorgesteld. Gedeputeerde Beemsterboer heeft zijn lidmaatschap beëindigd en zijn naam is uit het rapport verwijderd. D66 heeft de volgende vragen:

- Wat is de reden voor het vertrek van de gedeputeerde uit de adviesgroep STOER?
- Kan de gedeputeerde bevestigen dat hij niet achter het advies staat voor het schrappen van geluidsoverlast regels voor meer woningen bij Schiphol en het advies voor bouwen in de uiterwaarden?
- Zijn er nog andere aanbevelingen in het rapport van de adviesgroep waar de gedeputeerde zich niet achter kan scharen?
- Heeft de gedeputeerde contact gehad met zijn collega's, al dan niet in IPO verband, over dit rapport? Hoe kijken andere provincies naar de aanbevelingen?
- Op welke manier maakt de gedeputeerde zijn kritiek ook kenbaar bij de Minister die het rapport in ontvangst neemt?
- Hoe kijkt de gedeputeerde nu terug op zijn eerdere besluit om deel te nemen aan deze adviesgroep?

Rondvraag VVD aan gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

De heer **Van Gilse** wijst erop dat in diverse publicaties wordt gemeld dat gedeputeerde Beemsterboer de ministeriële adviescommissie STOER heeft verlaten omdat hij zich niet kan vinden in het deze maand gepubliceerde conceptadvies om de regels voor geluidhinder aan te passen om meer ruimte te bieden voor woningbouw rond Schiphol. Kloppen deze publicaties? De provincie was toch ook tegen de cumulatie van geluidsregels rondom Schiphol die de woningbouw ernstig belemmert. De heer **Van Gilse** leest onder andere: “Het conceptadvies is op

meerdere punten strijdig met het beleid en de standpunten van de provincie over een gezonde leefomgeving en toekomstbestendig wonen. Gedeputeerde Beemsterboer neemt daar afstand van, heeft zijn naam onder het rapport laten verwijderen en zijn lidmaatschap van de groep opgezegd."

- Kunt u aangeven welke conceptadviezen om de woningbouw te stimuleren, strijdig zijn met het provinciale beleid?
- De naam van Geurt van Randeraat, de woningbouwambassadeur van de provincie Noord-Holland, staat nog wel onder het conceptadvies. Neemt hij geen afstand van de strijdige standpunten?
- Staat u open voor zijn adviezen aan het College indien deze momenteel strijdige standpunten betreffen?

Gedeputeerde **Beemsterboer** licht toe dat bij zijn deelname aan de adviesgroep STOER binnen het college van GS was afgesproken dat hij namens de provincie Noord-Holland zou deelnemen. Daarbij was vooraf bepaald dat hij zich zou terugtrekken zodra voorstellen strijdig zouden zijn met het provinciaal beleid. Dat is nu het geval, en daarom heeft hij zijn lidmaatschap beëindigd. Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat het schrappen van geluidsoverlastregels voor woningbouw bij Schiphol níet de reden was voor zijn vertrek uit de adviesgroep STOER, ook al is dat zo in de media verschenen. Hij wijst erop dat in de woondeal met het Rijk is afgesproken dat het realiseren van voldoende woningen vraagt om oplossingsrichtingen voor de geactualiseerde cumulatieregels voor geluid in de Omgevingswet. Daarbij is ook een betere aansluiting nodig tussen de Omgevingswet en de Wet luchtvaart, zodat woningbouw kan plaatsvinden in een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Er loopt momenteel een traject met het Rijk om – samen met betrokken partijen – te komen tot een verbeterde methodiek voor de cumulatie van geluid, waaronder luchtvaartgeluid. Hierbij wordt ook gekeken naar de samenhang met het programma *Stelselherziening Geluid* van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en het milieubeleidsplan van datzelfde ministerie. Het doel is om een methodiek te ontwikkelen die provincies en gemeenten ondersteunt bij het zorgvuldig meewegen van geluidseffecten, waaronder luchtvaartgeluid, in woningbouwprojecten vanuit een goede ruimtelijke ordening. In Noord-Holland zijn geen uiterwaarden, dus hierover heeft GS geen standpunt ingenomen. Er zijn een aantal onderwerpen in het rapport van de adviesgroep STOER die strijdig zijn met het beleid van GS, te weten toekomstbestendig bouwen, gezonde leefomgeving en water.

Er is in IPO-verband in aanloop naar het advies ambtelijk contact geweest en ook informeel bestuurlijk over STOER. Het IPO heeft een reactie voorbereid voor het advies van STOER en daar heeft GS inbreng voor geleverd.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat er op veel onderdelen van het advies geen kritiek is, op een aantal punten is dit wel het geval en dit wordt in IPO-verband kenbaar gemaakt aan de Minister.

De gedeputeerde is van mening dat als de provincie kan adviseren over het landelijk beleid om woningbouw te versnellen, dit een mooie kans is. De voorwaarden rondom zijn deelname waren helder en hij kijkt er positief op terug.

Volgens gedeputeerde **Beemsterboer** neemt de woningbouwambassadeur Geurt van Randeraat op persoonlijke titel deel aan de adviesgroep. Dit staat los van zijn advisering over knelpunten in Noord-Holland en de woningbouwprojecten in zijn rol als bouwambassadeur. Hij maakt in lijn met zijn functiebeschrijving een integrale afweging en weegt ook andere provinciale belangen mee.

Mevrouw **Berkvens** (D66) merkt op dat de gedeputeerde stelt dat het advies over Schiphol niet in strijd is met het provinciaal beleid. Zij vraagt zich af hoe het dan mogelijk is dat dit anders in de media is gepresenteerd. Ook wil zij weten of de gedeputeerde invloed heeft gehad op de totstandkoming van het advies in het rapport. Tot slot verzoekt zij om een schriftelijke toelichting waarin wordt aangegeven welke adviezen niet in lijn zijn met het provinciaal beleid, en of bouwen bij het Markermeer en het IJmeer daaronder valt.

De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan gerustgesteld te zijn door de toelichting van de gedeputeerde.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan zich eveneens af te vragen waarom het bericht op deze manier in de pers is verschenen. Hij benadrukt dat hij geen invloed heeft gehad op het advies van de adviesgroep STOER. De onderdelen van het advies die niet in lijn zijn met het provinciaal beleid zal hij nog schriftelijk toelichten.

5 B-agenda Mobiliteit

5.a. Project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland

Toelichting:

De provincie en de regiogemeenten bekeken samen met de omgeving hoe de kust ook in de toekomst bereikbaar kan blijven. Op basis van 205 ideeën is een pakket aan maatregelen opgesteld. De maatregelen zijn verdeeld onder de provincie en gemeenten voor verdere uitwerking. De afspraken over uitvoering worden in oktober 2025 gemaakt.

Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en met gedeputeerde Olthof het project 'Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland' bespreken. De commissie wordt gevraagd om de gedeputeerde aandachtspunten mee te geven over de verdere uitwerking van de maatregelen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor een bijdrage.
De heer **Bilgin** (FvD) benadrukt het belang van vrije bereikbaarheid van de kust met elk vervoermiddel. Hij uit zijn zorgen over het onderzoek van de gemeente naar een toelatingssysteem voor auto's en vraagt of PS hierover iets te zeggen heeft. FvD is benieuwd naar het standpunt van de gedeputeerde over zo'n systeem. Daarnaast maakt hij zich zorgen over de proef waarbij het aantal rijstroken op de Zeeweg wordt teruggebracht van vier naar twee. Hij verwacht dat dit zal leiden tot extra verkeer op de N201 en tot sluipverkeer door Elswout. FvD ondersteunt ideeën als betere reisinformatie, de inzet van pendelbussen en de aanleg van P+R-locaties. De heer **Bilgin** stelt voor om hierbij samen te werken met Amsterdam, met name rond de P+R in Spaarnwoude, die op slechts vijftien minuten per trein van Zandvoort ligt. Hij oppert dat de provincie samen met Amsterdam zou kunnen investeren in een bovengrondse parkeergarage op die locatie en vraagt naar de mening van de gedeputeerde hierover. Tot slot vraagt hij om een update over de ontwikkeling van het regionale BRT-netwerk (Bus Rapid Transit), dat volgens hem kan bijdragen aan het verminderen van de verkeersdruk.

De heer **Dijk** (CDA) verwijst naar opmerkingen van de wethouder van Heemstede, die heeft aangegeven dat meerdere bestuurders in het regio-overleg van mening zijn dat de provincie met de pilot op de N200 te hard van stapel loopt. Hij vraagt de gedeputeerde om een reactie op deze kritiek. Het CDA is benieuwd naar de uitkomsten van het onderzoek, maar zet vraagtekens bij de mogelijke verbetering van veiligheid en bereikbaarheid als de N200 van twee rijstroken wordt teruggebracht naar één en de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 60 km/u. De heer **Dijk** wijst erop dat er meer dan tweehonderd ideeën zijn ingediend, wat laat zien dat het project lokaal sterk leeft. Hij vraagt of deze ideeën en reacties gedeeld kunnen worden.

Tot slot verzoekt hij de gedeputeerde rekening te houden met de mogelijke effecten van de maatregelen op omliggende wegen, in het bijzonder de N201, die door Heemstede loopt en bij warm weer nu al zwaar overbelast is.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) spreekt haar waardering uit voor de mix aan maatregelen en voor de betrokkenheid van inwoners en andere partijen. Ze is positief over het feit dat veel van de ingebrachte ideeën zijn overgenomen. De ChristenUnie geeft de voorkeur aan maatregelen die het OV en het fietsgebruik stimuleren.

De heer **Bonekamp** (Volt) geeft aan dat Volt positief staat tegenover de voorgestelde proef, met name de combinatie van snelheidsverlaging en een gereserveerde rijstrook voor het openbaar vervoer. Volt is blij dat er nu een duidelijke richting wordt gekozen in de impasse rond de al langer lopende trajectstudie van de N200/Zeeweg. Hoewel de proef in de zomer start, vraagt hij of het niet verstandiger is om al vóór de zomer met de maatregelen te beginnen, zodat er tijd is voor gewenning aan de nieuwe situatie. Hij wil weten of dit technisch haalbaar is. Daarnaast is Volt benieuwd naar de uitwerking van een mogelijk toelatingssysteem voor auto's. De heer **Bonekamp** vraagt de gedeputeerde om een nadere toelichting op hoe GS dit wil vormgeven.

De heer **Faassen** (50PLUS) merkt op dat het participatietraject breed is uitgezet en dat bewoners de kans hebben gekregen om ideeën aan te dragen. De gemeente heeft vervolgens een beoordeling gemaakt van de te nemen maatregelen. Hij vraagt de gedeputeerde welke criteria daarbij zijn gehanteerd. Daarnaast wil hij weten of er een maximum kan worden gesteld aan het aantal bezoekers dat de kust kan bezoeken en of er gebruik is gemaakt van de ervaringen met het verkeerscirculatiesysteem dat tijdens de Formule 1-races is ingezet. Hij vraagt of deze ervaringen worden meegenomen in het reisinformatiesysteem. Tot slot benadrukt hij het belang van aandacht voor kwetsbare ouderen, met name op het gebied van toegankelijkheid, gebruiksvriendelijkheid en veiligheid.

De heer **Boer** (VVD) spreekt zijn steun uit voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de kust en de overlast van het verkeer te beperken. Hij vindt het positief dat de provincie hierbij samenwerkt met gemeenten. Hij heeft een paar aandachtspunten:

1. Betrokkenheid ondernemers, gemeenteraden en inwoners; hoe zorgt de gedeputeerde ervoor zorgt dat zij daadwerkelijk worden meegenomen in het proces.
2. Evaluatie; hoe en wanneer zijn evaluatiemomenten ingebouwd.

3. Bijsturing en hoe snel kan worden ingegrepen als blijkt dat de proef niet goed werkt.

Mevrouw **Vroom** (D66) is positief over de actieagenda en waardeert dat verkeersveiligheid een integraal onderdeel is van de pilot. Ze vraagt of de pendelbus gratis en toegankelijk is voor mindervaliden en of dit binnen de bestaande concessie kan worden geregeld. Daarnaast wil zij weten hoe het toelatingssysteem eruit zal zien, wat het plan van aanpak (PvA) precies inhoudt en wanneer welke maatregelen worden geïmplementeerd. Tot slot vraagt zij hoe de verkeersveiligheid wordt geborgd, nu de twee pilots zijn samengevoegd.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) is positief over het plan en waardeert dat de provincie goed naar de participatie heeft geluisterd. De PvdD ziet de test in 2026 met belangstelling tegemoet. Belangrijk voor haar fractie zijn het behoud van bomen bij aanpassingen aan fietspaden langs de N200, handhaving van de maximumsnelheid van 60 km/uur ter bescherming van het nabijgelegen Natura 2000-gebied, en het begaanbaar houden van de fietsroute via strandopgang Kattendel, die nu is gestremd door een zandverstuiving van PWN.

De heer **Karar** (PvdA) is blij met de voorstellen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid vooral in de zomermaanden. De bereikbaarheid per OV mag van PvdA een topprioriteit zijn in het plan van aanpak. Hij sluit zich aan bij de zorgen van D66 over de betaalbaarheid van het OV. Hij is benieuwd of de gedeputeerde al iets meer kan zeggen over de invulling van het toelatingssysteem.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of het plaatsen van hekwerk langs de Zeeweg nog een optie is, en zo niet, waarom dit is afgevallen. Ze wil weten of de keuze voor één rijstrook en 60 km/uur een vorm van ontmoedigingsbeleid is en of eerder onderzoek in 2007 naar wegversmalling en snelheidsverlaging positieve resultaten liet zien. Ook vraagt zij hoe automobilisten, ouderen en minder validen straks de kust kunnen bereiken als auto's actief worden geweerd, en of maatregelen kunnen worden teruggedraaid als de proef niet werkt, bijvoorbeeld wat betreft de financiering van pendelbussen. In de vergadering van 12 februari gaf de gedeputeerde aan dat er tot 2028 geen acties zouden worden uitgevoerd. Destijds was het niet mogelijk om van de N200 een 60 km/u-weg te maken, omdat de weginrichting daar niet op was afgestemd.

Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan dat de centrale vraag is of het project N200/Zeeweg kan worden samengevoegd met de pilot bereikbaarheid kust en daar stemt GL mee in.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor zijn reactie op de bijdragen van de commissieleden.

Gedeputeerde Olthof geeft aan dat het hier om twee samenhangende projecten gaat: de bereikbaarheid van de kust en de verkeersveiligheid op de Zeeweg. Omdat deze niet los van elkaar te zien zijn, is ervoor gekozen ze samen te voegen tot één project, wat tijd, geld en ambtelijke capaciteit bespaart. Hij herkent de kritiek niet dat de provincie hiermee te hard van stapel loopt; er zijn juist ook vragen gesteld of het niet sneller kan dan 2028. De urgentie wordt zowel door de provincie als de betrokken gemeenten gedeeld, en hij zal hierover ook met zijn collega-bestuurders in gesprek gaan. In reactie op de vraag van FvD benadrukt hij dat alle vormen van vervoer hun waarde hebben voor de bereikbaarheid. Tegelijkertijd loopt de Zeeweg in de zomermaanden vast, wat vraagt om maatregelen voor doorstroming en veiligheid, zoals snelheidsverlaging en het terugbrengen van twee naar één rijstrook.

Gedeputeerde Olthof geeft aan dat het fietsgebruik in de zomer zeer intensief is en beter georganiseerd moet worden, wat ruimte vraagt. Omdat het gebied binnen Natura 2000 ligt, is uitbreiding lastig, maar er wordt onderzocht wat mogelijk is binnen het bestaande profiel. Daarnaast wordt samen met NS gekeken of het aantal treinen kan worden uitgebreid en hoe de communicatie hierover verbeterd kan worden. De gedeputeerde benadrukt dat het hier om een pilot met tijdelijke maatregelen gaat, juist om te kunnen beoordelen of één rijstrook goed werkt. De ingrepen zijn bedoeld om de doorstroming en veiligheid te verbeteren. Snelheidsverlaging heeft daarbij een groot effect op de omgeving, zoals al bleek uit een rapport uit 2007. Mocht tijdens de pilot blijken dat het verkeer vastloopt, dan wordt dat geëvalueerd. Dit gebeurt in samenwerking met de betrokken gemeenten.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of er gebruik is gemaakt van verkeersmodellen om de effecten van de maatregelen door te rekenen.

Mevrouw **Vroom** (D66) merkt op dat twee pilots worden samengevoegd en vraagt hoe wordt omgegaan met de belangen als tijdens de uitvoering blijkt dat één van de twee pilots wel werkt en de andere niet.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er naar verkeersmodellen is gekeken, maar dat sommige onderdelen nog moeten worden uitgewerkt. De samenhang tussen de verschillende projecten is bovendien lastig volledig in modellen te vatten. Daarom zullen er uiteindelijk afwegingen moeten worden gemaakt op basis van de resultaten. Hij wijst erop dat de belangen aan de kant van Bloemendaal anders kunnen zijn dan die in Zandvoort.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt wanneer er duidelijkheid komt, aangezien in oktober het bestuursakkoord wordt verwacht en neemt aan dat daarvoor een actieplan wordt opgesteld. De gedeputeerde laat weten dat hij vóór het bestuursakkoord met concretere maatregelen zal komen, die ook met PS worden gedeeld.
De heer **Boer** (VVD) uit zorgen over de evaluatie van de proef en vraagt over hoeveel weekenden het precies gaat. Gedeputeerde **Olthof** vindt het niet realistisch om na één weekend al conclusies te trekken. Er moet zorgvuldig worden gemonitord waar eventuele knelpunten vandaan komen. Hij wijst erop dat het verkeer op dit moment al gigantisch vaststaat.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de gemeente Amsterdam op dit moment niet is aangehaakt in de samenwerking, in tegenstelling tot andere gemeenten. Het BRT-netwerk is nog in de pilotfase, maar er wordt volop aan gewerkt, onder meer aan een nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Haarlem Nieuw-Zuid. De gemeente Haarlem is bezig met planontwikkeling rond station Spaarnwoude. De gedeputeerde vindt zorgen over de effecten van de snelheidsverlaging op dit moment wat voorbarig. Wat betreft de participatie geeft hij aan dat de inbreng van inwoners openbaar is en te vinden via de website van het project Bereikbare Kust, zoals ook vermeld in de brief aan Provinciale Staten.
De gedeputeerde waardeert de voorkeur van de ChristenUnie voor het OV en de fiets, maar heeft ook zorgen over de huidige fietsinfrastructuur. Hij spreekt de hoop uit dat er in de toekomst een breed fietspad kan worden aangelegd, idealiter zes meter breed.
De gedeputeerde geeft aan dat er op dit moment al maatregelen worden genomen bij Parnassia. Een pilot uitvoeren in de winter heeft volgens hem niet hetzelfde effect als in de zomer, wanneer de drukte veel groter is. De grotere ingrepen zullen worden gecombineerd met het geplande groot onderhoud, om de impact op de omgeving te beperken. Op de opmerking van de heer Bonekamp om in mei te starten met de pilot, geeft de gedeputeerde aan dat wanneer er eerder gestart kan worden, dit ook zal gebeuren.
Op zomerse dagen zijn de parkeerplaatsen in Zandvoort rond 10 uur al vol. Toelatingssystemen kunnen helpen door via verkeersmanagement, zoals routeplanners, te informeren dat Zandvoort vol is. Dit kan ook lokaal worden ingezet. Het gaat om manieren om de toestroom te doseren en grip te krijgen op vervoersstromen, waarbij ook gekeken wordt naar lessen uit andere toeristische gebieden.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de criteria voor het project niet alleen gaan over veiligheid en bereikbaarheid, maar ook over het waarborgen van een gezonde leefomgeving. Er wordt

gekeken naar hoeveel verkeersbewegingen de regio aankan, en via smart mobility en verkeersinformatie kan daar beter grip op worden verkregen.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt hoe wordt bepaald wat het maximum aantal bezoekers is dat Zandvoort aankan en of de gedeputeerde daarbij ook de uitkomsten van het verkeerscirculatiesysteem van de Formule 1-races meeneemt. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat er zeker lessen worden getrokken uit de organisatie van de F1-races, maar dat de bereikbaarheid ook een taak van gemeenten is. Wel is de provincie eindverantwoordelijk voor de veiligheid en bereikbaarheid van de kust waarbij de provincie uiteraard samenwerkt met Zandvoort en Bloemendaal. De gedeputeerde geeft aan dat er aandacht is voor goede communicatie richting bezoekers en ondernemers en dat inwoners actief kunnen deelnemen aan het participatietraject. De pilot is bedoeld om van te leren, ook als deze niet slaagt. Een gratis pendelbus maakt geen deel uit van de huidige concessie, maar combinaties van auto en pendelbus worden wel onderzocht. Behoud van bomen en natuurbeleving bij OV- en fietsroutes, met name op de Zeeweg – de eerste panoramaweg van Europa – is een duidelijk aandachtspunt. Mevrouw **Vonck** (PvdD) uit zorgen over mogelijk kappen van bomen langs de Zeeweg en het voorstel voor een zesbaans fietspad. Ook benadrukt zij het belang van de doorgang via Kattendel als belangrijke doorfietsroute naar het strand.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de omgeving en dat er strikte regels gelden in de omgeving van de Zeeweg. Beperking van stikstof is een bijvangst, maar geen vertrekpunt. Over Kattendel deelt hij de zorgen van PWN dat Kattendel niet open kan worden gehouden, maar wil deze kwestie niet betrekken in de brede Zeeweg-discussie en hij neemt het ook niet mee in het onderzoek. Hij voert daarover wel gesprekken, maar doet geen toezeggingen, omdat de route vanwege andere omstandigheden niet open te houden is. Hij zegt toe dat hij daar op een later moment op terugkomt.
Het plaatsen van hekwerk langs de Zeeweg vanwege overstekende herten, zoals benoemd door BBB, valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente en de terreinbeheerder. Het maakt geen deel uit van de scope van dit project, maar wordt wel meegenomen in het bredere geheel van maatregelen voor de Zeeweg.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat er géén sprake is van ontmoedigingsbeleid voor autoverkeer; juist het vaststaan in de file is volgens hem ontmoedigend. Hij verwijst naar de pilot uit 2007, die op zichzelf succesvol was op het gebied van de doorstroming, maar waarvan de handhaving en het omgaan met de drukte rondom de Zeeweg toen problematisch waren. Er zijn zeker lessen getrokken: de pilot bevatte zowel goede elementen als duidelijke leermomenten.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt welk onderdeel van de pilot in 2007 destijds geen succes was.
Gedeputeerde **Olthof** noemt de congestie in Bloemendaal en Heemstede als knelpunt en benadrukt dat er geleerd is van het verkeersmanagement rond de Formule 1. Op de vraag van mevrouw **Den Boer** of dit ook bestuurlijk wordt besproken, antwoordt gedeputeerde **Olthof** dat dit wordt opgepakt; er is nog veel uit te werken. Hij zal de commissie van de voortgang op de hoogte houden.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt hoe in het plan wordt omgegaan met mindervaliden.
Gedeputeerde **Olthof** erkent dat er veel vragen leven rondom dit onderwerp, maar verzekert dat het zeker een belangrijk aandachtspunt is binnen het project.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de tweede termijn.
De heer **Bilgin** (FvD) verwijst naar uitspraken van een Amsterdamse wethouder over minder P+R's in de stad. Hij verwacht dat Amsterdam P+R's in Haarlem en omgeving zal promoten voor toegang tot de stad en pleit daarom voor overleg met en financiële betrokkenheid van Amsterdam.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) benadrukt dat bij de proef rekening moet worden gehouden met de tijdsduur en kosten. Het belang van de automobilist moet daarbij niet uit het oog worden verloren en zij vindt dat er rekening moet worden gehouden met het feit dat niet iedereen gebruik kan maken van de pendelbus. Ook vraagt zij aandacht voor goede reisinformatie en voldoende fietsenstallingen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde in de tweede termijn.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat Amsterdam niet deelneemt aan het bestuurlijk overleg en de projectgroep met de gemeenten, maar dat dat er wel contact is binnen het kader van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), zij het niet als onderdeel van dit project. Hij benadrukt dat er breder wordt gekeken naar waar ruimte is voor P+R-locaties en hoe die beter benut kan worden. Uitspraken van Amsterdam over P+R-locaties in de regio betrekt hij niet in deze discussie. De opmerking van de BBB neemt hij voor kennisgeving aan.

6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuille Mobiliteit, Luchtvaart, OV-knooppunten)

Er zijn twee rondvragen aangemeld voor gedeputeerde Olthof. De heer **Boer** (VVD) heeft een vraag over de variantenstudie N203 Uitgeest-Limmen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) heeft een vraag over aanlegplaatsen.

De heer **Boer** (VVD) verwijst naar de recente brief over de resultaten van de trajectstudie N203 Uitgeest–Limmen. Hij benadrukt dat iedereen het erover eens is dat de N203 veiliger moet worden. Op dit moment vindt de variantenstudie plaats, maar de uitvoering wordt pas in 2034 verwacht. Hij vraagt of er tot die tijd ook wordt gekeken naar mogelijke tussenmaatregelen, bijvoorbeeld om fietsers beter te beschermen dan met de huidige haag die er staat.

Gedeputeerde **Olthof** vindt het een terechte vraag, aangezien de huidige situatie tot de uitvoering in 2034 blijft bestaan. Hij geeft aan dat het nemen van tussenmaatregelen, zoals ingrepen in de berm, lastig is en dat hij daar op dit moment geen toezegging over kan doen. Wel wordt in de variantenstudie gekeken of er bij het nieuwe ontwerp bepaalde onderdelen mogelijk al eerder kunnen worden uitgevoerd. Als zich andere mogelijkheden voordoen om de veiligheid tussentijds te verbeteren, zal de provincie dit zeker doen.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt om opheldering over de stand van zaken, nu op de C-agenda plots 80 km/u wordt genoemd in plaats van de eerder besproken 60 km/u. Ook vraagt zij waarom de uitvoering later lijkt plaats te vinden dan verwacht. Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat 80 km/u altijd het uitgangspunt is geweest en dat uitvoering oorspronkelijk in 2028 gepland stond. Door de keuze voor een bredere tussenstrook is grondaankoop nodig, wat tot vertraging leidt.
Mevrouw **Vroom** merkt op dat dit niet uit de C-agenda blijkt, terwijl eerder is gevraagd om versnelling. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat 2028 altijd als streefjaar is genoemd en dat de noodzaak tot grondaankoop om de weg te verbreden, nu extra tijd vraagt. Hij wijst op het zorgvuldig doorlopen participatietraject. De heer **Boer** (VVD) benadrukt dat er brede instemming is met het voorliggende voorstel.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst erop dat recreatie op het water steeds meer onder druk komt te staan. Steeds vaker is een vignet vereist om steden en dorpen binnen te varen, waardoor – zoals ook in het *Noordhollands Dagblad* werd gesteld – recreatievaart dreigt te worden voorbehouden aan de elite. BBB vindt het daarom van groot belang dat aanlegplaatsen buiten de vignetzones goed worden onderhouden. Ook de veiligheid van voorzieningen is voor BBB een belangrijk aandachtspunt. Mevrouw **Den Boer** verwijst naar schriftelijke vragen die haar collega mevrouw Sijbenga in december 2023 stelde over de slechte staat van een openbare aanlegplaats in Ouder-Amstel. BBB was toen blij met de reactie van GS, waarin werd erkend dat de voorziening inderdaad in slechte staat verkeerde en herstel voor het recreatieseizoen van 2025 werd

toegezegd. Helaas stelt BBB vast dat er nog geen werkzaamheden zijn begonnen, terwijl het vaarseizoen al is gestart. Aanwonenden hebben inmiddels zelf eerste noodmaatregelen genomen. De BBB heeft de volgende vragen:

- Wat maakt dat er nog geen aanvang is gemaakt voor de geplande werkzaamheden aan de openbare afmeerplek in Ouder-Amstel?
- De wijziging in uitvoering is niet opgenomen in het IMPI ter bespreking in de commissie, wat maakt dat dit niet gemeld wordt?
- Wanneer gaat er begonnen worden aan het herstel van de openbare aanlegplaats en wanneer zouden de werkzaamheden afgerond zijn?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat in november 2023 het project bij het IMPI is besproken en dat voor de zomer 2024 is gestart met de afmeervoorzieningen. Tijdens de studiefase bleek dat er meer plekken slecht waren en daarom is de scope inmiddels uitgebreid naar vier aanlegplekken. De vertraging is veroorzaakt doordat overeenstemming met het waterschap nodig was, maar nu kunnen alle vier plekken in één keer worden gerealiseerd. Het project is niet opgenomen in het huidige IMPI, omdat dit slechts eenmaal per jaar wordt aangepast; bij het opstellen kon het daarom niet meer worden meegenomen. In het IMPI 2026 komt het wel actief terug. De werkzaamheden en voorbereidingen starten in 2025, met oplevering van het deel in de gemeente Ouderkerk, eind tweede kwartaal van 2026.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of het, gezien de huidige onveilige situatie, mogelijk is de werkzaamheden naar voren te halen. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit niet mogelijk is: aanmeren is momenteel verboden, en het proces moet zorgvuldig worden doorlopen, wat tijd kost.

7. B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a Conceptontheffing Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en Landelijk Gebied Omgevingsverordening NH2022 IJsbaanterrein Wormer

Zoals besproken wordt het agenderingsverzoek van D66 bij agendapunt 7.a.2 gevoegd behandeld met deze conceptontheffing.

7.a.1 Schriftelijke bijdragen IJsbaanterrein Wormer

De bijgevoegde bijdragen zijn gedeeld met GS.

7.a.2 Agenderingsverzoek D66 brief C- naar B wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025 1

Toelichting:
Gedeputeerde staten leggen een concept ontheffing voor aan de commissie Ruimte voor een advies. Het gaat om een verzoek van de gemeente Wormerland voor de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer.

Behandelvoorstel: De commissie wordt gevraagd hierover in gesprek te gaan en zich uit te spreken voor of tegen de ontheffing te zijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan de eerste vier insprekers.
De heer **Van Blokland** spreekt in namens stichting SPIJT. Hij heeft de commissie via de mail op de hoogte gebracht van de varianten die als alternatief voor het tennis- en padelpark ingediend zijn bij de gemeente Wormerland. De varianten bewijzen dat er wel degelijk andere oplossingen zijn voor een tennis- en padelpark met behoud van een belangrijk weidevogelgebied en zijn door architectenbureaus uitgewerkt en doorgerekend. Het huidige ijsbaanterrein blijft daarbij behouden. Voor de tennisverenigingen hebben de varianten ook voordelen op het gebied van bereikbaarheid en parkeergelegenheid. Bij drie van de vier varianten wordt padel indoor gespeeld. Deze opties zijn niet alleen goedkoper maar de projectrisico's zijn ook beter beheersbaar volgens de heer **Van Blokland**. Omdat er prima alternatieven zijn wordt volgens de stichting SPIJT niet voldaan aan de criteria om ontheffing van het BPL te verlenen. De criteria zijn onder andere; een groot maatschappelijk belang en de mogelijkheid tot compensatie. De stichting SPIJT adviseert GS om het voorstel tot ontgrenzing aan te houden en eerst de gemeente Wormerland te verzoeken om advies uit te brengen over deze ingebrachte varianten.

De heer **Wit** spreekt in namens het college van B&W van de gemeente Wormerland. Het bestuur staat voor een grote uitdaging, namelijk het verminderen van de woningnood. In 2023 was de gemiddelde wachttijd in de gemeente voor een sociale huurwoning, eenentwintig jaar. Het tweede belang van de gemeente Wormerland is het vernieuwen en verduurzamen van sportaccommodaties. Samen met een ontwikkelpartner wil de gemeente honderdzeventig woningen binnen de bebouwde kom waarvan dertig sociale huur en het bouwen van een duurzame sporthal en het aanleggen van een terrein voor tennis, paddel en jeu de boules, een nieuwe natuurijsbaan en een nieuw clubgebouw. Er zijn verschillende participatiebijeenkomsten gehouden, onderzoeken worden gedaan en teruggekoppeld aan de bewoners. Om procedureel verder te komen heeft de gemeente Wormerland de steun van de commissie Ruimte nodig. De heer **Wit** roept de commissie op om een constructieve houding aan te nemen over dit onderwerp.

De heer **Van Assema** spreekt in namens drie tennisverenigingen. Hij verzoekt de leden van de commissie Ruimte om de ontheffing te verlenen. De tennisverenigingen zijn gefuseerd tot één tennisvereniging met vijfhonderdnegentig leden. Bij geen van de huidige locaties van de afzonderlijke tennisverenigingen is ruimte voor groei of het aanleggen van padelbanen. Investeringen en onderhoud van de accommodaties trekt een wissel op de tennisclubs en het vrijwilligersbestand. Het is niet logisch dat er binnen de gemeente getennist wordt op centrale locaties waar binnenstedelijke woningbouw voor de hand ligt en noodzakelijk is. Hij roept de commissieleden op om voor het ontheffingsverzoek te steunen zodat er getennist kan worden op een toekomstbestendige locatie en dat er ruimte vrij komt voor woningbouw.

Mevrouw **Fischer** spreekt in namens de Weidse Kievitsweide. Ze leest een gedicht voor:
Ik ben Wijdse Kievitsweide. Ik zit vol. Vol met gekrioel. Gonzend, kriebelend. Alles leeft hier in en op mij. Het zweeft vliegt huppelt duikt zwemt prikt en golft. Ik geef rust. Ik ben de openheid. Ik ben de stilte. Negeer mij niet. Je kent mij toch. Ik ben hier. Uw instemming zal mij verstikken en al het leven verdwijnt uit mij.

De **voorzitter** stelt de commissieleden in de gelegenheid om vragen te stellen.
Mevrouw **De Sain** (BBB) wil weten van de heer Wit of de alternatieve varianten die genoemd werden door de heer Van Blokland op gemeentegrond liggen en vraagt hoeveel minder huizen er gebouwd kunnen worden als gekozen wordt voor de alternatieven. De heer **Wit** geeft aan dat als er wordt gekozen voor een van de twee alternatieve locaties, daar geen woningen gebouwd

kunnen worden. Het gaat om enkele tientallen woningen en als die vervallen, kan het hele plan niet doorgaan omdat het businessplan dan niet haalbaar is.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt naar de twee alternatieve locaties. De heer **Wit** geeft aan dat één alternatief aan de Spekhuisstraat ligt, maar dat gebied is te klein en vormt een groene long van het dorp. Bij de eerdere aanvraag ging het alleen om bouwhoogte en geluidswanden, niet om het stiltegebied. Nu vraagt de gemeente Wormer om actualisatie van de begrenzing van het stiltegebied. Mevrouw **Berkvens** vraagt of het stiltegebied ontgrensd moet worden vanwege de ijsbaan. De heer **Wit** antwoordt dat het huidige ijsbaanterrein een sportbestemming heeft en dat niet past binnen het stiltegebied; het nieuwe ijsbaanterrein ligt daar net buiten.
Hier is een beknopte en duidelijke samenvatting van deze passage:
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt aan de heer Van Assema hoe hij aankijkt tegen de alternatieven die door de stichtingen zijn aangedragen en hoe haalbaar deze zijn. De heer **Van Assema** geeft aan zich niet inhoudelijk te willen mengen in de discussie over de haalbaarheid van het gebied. Hij benadrukt dat het ijsbaanterrein als enige geschikte locatie is aangewezen en dat er een chronisch tekort aan woningen is.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt de heer Wit of hij met de genoemde 30 woningen sociale huur bedoelt dat dit 30 procent betreft. De heer **Wit** bevestigt dat dit inderdaad het geval is.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt aan de heer Van Assema hoe actief de clubleden zijn. De heer **Van Assema** antwoordt dat de leden net zo actief zijn als bij andere clubs. Hij wil graag de jeugd bij padel betrekken, wat volgens hem een positief effect heeft op de dynamiek binnen de club.
Statenlid **Freeman** (GroenLinks) vraagt de heer Wit of het plan ook haalbaar is met minder woningen, als de voorgestelde alternatieve locaties allemaal lagere kosten met zich meebrengen. De heer **Wit** antwoordt dat de financiële gegevens vertrouwelijk zijn, maar dat er wordt gerekend met realistische cijfers van de ontwikkelpartner en de gemeente. Bij nog minder woningen komt het plan echter financieel niet rond.
De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt aan de heer Wit waarom de padelbanen in de hoek van het terrein zijn gepland en niet grenzend aan de voetbalvelden. De heer **Wit** antwoordt dat de definitieve inrichting van het terrein nog moet worden vastgesteld. Er lopen nog onderzoeken, zoals naar parkeren en ecologisch beheer, en de uitkomsten daarvan zullen invloed hebben op het definitieve plan. De genoemde ideeën worden daarin meegenomen.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt aan de heer Van Blokland naar eerdere plannen voor projecten langs de Zaanoever. De heer **Van Blokland** antwoordt dat de Spekhuisstraat aan de Zaan ligt en dat het daarbij om dezelfde woningbouwplannen gaat als bij het ijsbaanterrein. Volgens hem betreft het daar een onbestemd stuk groen binnen een industriegebied. Dit plan zou goedkoper

zijn dan het ijsbaanterreinplan, omdat er geen ijsbaan verplaatst hoeft te worden en er geen bruggen over sloten nodig zijn.
De heer **Broertjes** (JA21) vraagt aan de heer Wit wat de gevolgen zijn als de commissie niet instemt met het ontheffingsverzoek en waarom het aantal woningen is teruggebracht van 200 naar 170. De heer **Wit** antwoordt dat als het plan niet doorgaat, het hele project vervalt. Dat zou betekenen dat de wachttijd voor sociale huur in de gemeente op 21 jaar blijft en dat de fusie van de tennisverenigingen voor niets is geweest, een ramp voor Wormerland. Het aantal woningen is teruggebracht tot een optimum dat aan de raad is voorgelegd en waarvoor akkoord is gegeven. Hij noemt het betreffende stuk groen een waardevolle buffer tussen dorp en industrie, ook wel de 'groene wig' genoemd.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt mevrouw Van Essen hoe het stiltegebied zich verhoudt tot andere plangebieden, zoals de Spekhuisstraat. Mevrouw **Van Essen** antwoordt dat de Spekhuisstraat een groenstrook is tussen een woonwijk en de Zaan, en dat daar geen sprake is van een stiltegebied.

De **voorzitter** geeft het woord aan de volgende vier insprekers.
Mevrouw **Van Essen** spreekt in namens Vrienden van het Kerkepad. Zij wijst erop dat het Kerkepad in Wormer meer is dan een wandelpad: het is een plek van rust, bezinning en verbondenheid; een levend stuk erfgoed dat door velen gekoesterd wordt. De weidsheid en natuurlijke geluiden maken het tot een unieke stilteplek in de hectiek van het dagelijks leven. Het pad is vrij toegankelijk en wordt door drieduizend dorpsbewoners actief beschermd, niet alleen vanwege de schoonheid, maar omdat het een belangrijk onderdeel vormt van de lokale identiteit. Vanavond bespreekt de commissie de mogelijke ontgrenzing van het stiltegebied waar dit pad en de natuurijsbaan deel van uitmaken. De gemeente Wormerland wil daar een tenniscomplex met vier openlucht padelbanen realiseren. Dat zou volgens Vrienden van het Kerkepad het einde betekenen van de rust en stilte met negatieve gevolgen voor natuur, recreatie èn de gemeenschap. Zij roept de commissieleden op om vooruit te kijken en te kiezen voor behoud in plaats van aantasting en na te denken over wat we willen nalaten aan toekomstige generaties. Het Kerkepad is klein, maar vertelt een groot verhaal. Namens de Vrienden van het Kerkepad wenst zij de commissie wijsheid toe in hun besluit.

Mevrouw **Verrijdt** spreekt namens Natuurmonumenten en de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland. Ze waarschuwt voor de verslechterende staat van de natuur in Noord-Holland en het verlies van biodiversiteit, ondanks ambities in het coalitieakkoord. Open ruimte, stilte en

uitzicht verdwijnen in rap tempo door toenemende bebouwing. Daarom pleit zij voor bescherming van elk stukje landschap dat nog over is. De aangevraagde ontheffing voor ontwikkeling in het stiltegebied is in strijd met het provinciaal beleid, dat juist inzet op behoud van stilte en weidevogelleefgebied. De ijsbaan vervult hierin een belangrijke functie. Ze roept de commissie op om het beleid te steunen en Gedeputeerde Staten te adviseren géén ontheffing te verlenen.

Mevrouw **Floris** spreekt in namens de Vogelbeschermingswacht Zaanstreek. Zij maakt bezwaar tegen het conceptbesluit van GS om ontheffing te verlenen voor de bouw van een tenniscomplex op de locatie van de natuurijsbaan in Wormer. Deze locatie ligt binnen een BPL, waarin het beschermen van weidevogelleefgebied een expliciete kernkwaliteit is. In het besluit van GS wordt hier volgens mevrouw **Floris** ten onrechte aan voorbijgegaan. De ijsbaan vormt in de praktijk belangrijk leefgebied voor weidevogels zoals kieviten, grutto's, tureluurs en scholeksters, die er broeden. De inspreker wijst erop dat Nederland internationaal verplicht is om deze leefgebieden te beschermen. In 2024 is zelfs een inbreukprocedure door de Europese Commissie gestart tegen Nederland vanwege het niet naleven van die verplichtingen. Desondanks wordt in het ontheffingsbesluit niet gemotiveerd waarom van de bescherming wordt afgeweken. Er is geen toetsing aan de kernkwaliteit van het BPL, en er is geen onderzoek gedaan naar alternatieve locaties of compenserende maatregelen. Ook de mogelijke effecten op het NNN en de Natura 2000-doelen van het Wormer- en Jisperveld zijn niet meegenomen. De Vogelbeschermingswacht stelt dat dit besluit bestuurlijk tekortschiet en roept Provinciale Staten op om deze fout te herstellen en geen ontheffing te verlenen.

De heer **Bootsma** spreekt in namens de Stichting Behoud Waterland en maakt bezwaar tegen het voornemen van GS om een ontheffing te verlenen voor de aanleg van een tennis- en padelpark op de huidige natuurijsbaan in het veenweidegebied van Wormerland. Volgens hem is een ontheffing op basis van de Provinciale Omgevingsverordening alleen toegestaan als de gemeente in onevenredige mate wordt belemmerd in het uitvoeren van haar taken. Dat is hier volgens hem niet aan de orde, en daarom ontbreekt de juridische basis voor het verlenen van de ontheffing. Daarnaast wijst hij erop dat er alternatieve plannen zijn gepresenteerd die wèl haalbaar zijn, zowel ruimtelijk als financieel. Hij bekritiseert ook de wijziging in het bestemmingsplan waarbij de functieaanduiding van het betreffende weiland is aangepast van 'uitsluitend bestemd als natuurijsbaan' naar 'tevens bestemd als natuurijsbaan'. Deze aanpassing maakt het mogelijk om de huidige plannen door te voeren zonder dat daar een

expliciet besluit aan voorafgaat, wat volgens hem onzorgvuldig is. De heer **Bootsma** verwijst de commissieleden naar een eerder ingezonden brief van 12 januari 2025 en naar de zienswijze die is ingediend tegen de ontgrenzing van het stiltegebied. Hij doet een dringend beroep op de commissie Ruimte om GS te adviseren om de ontheffing níet te verlenen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen aan de insprekers.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt mevrouw Van Essen hoe de stilte in het beoogde plangebied zich verhoudt tot die in het alternatieve plangebied aan de Spekhuisstraat. Mevrouw **Van Essen** legt uit dat het een groenstrook betreft tussen een woonwijk en de Zaan, maar dat is geen stiltegebied.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt mevrouw Verrijdt van Natuurmonumenten of zij denkt dat een tennisbaan zó kan worden ingericht dat deze geen schade toebrengt aan de aanwezige weidevogels en de kernkwaliteiten van het gebied. Mevrouw **Verrijdt** antwoordt dat dit niet mogelijk is vanwege de opgaande begroeiing en de verstoringscirkels van weidevogels. Volgens het rapport van Sweco zijn de voorgestelde maatregelen, zoals een geluidswerende wand, op zichzelf al verstorend voor deze vogels.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt mevrouw Van Essen waarom zij spreekt van een situatie met alleen maar verliezers en waarom dit ook nadelig zou zijn voor de tennissers. Mevrouw **Van Essen** antwoordt dat op de beoogde locatie altijd veel wind staat, wat ongunstig is voor het beoefenen van tennis en padel.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wat wordt bedoeld met verstoring van weidevogels. Mevrouw **Verrijdt** legt uit dat weidevogels open ruimte nodig hebben en dat opgaande begroeiing voor hen bedreigend is vanwege de aanwezigheid van roofvogels. Daarnaast is er verstoring door licht, geluid en mensen.

Mevrouw **Wams** spreekt namens raadslid Elly Fens van GroenLinks Wormerland en wijst erop dat in de conceptontheffing alleen het grotere gebouw en de hogere wanden van de padelbanen worden getoetst aan de kernkwaliteit 'habitat Vogelrichtlijn'. Daarbij gaat GS volgens haar voorbij aan het feit dat het ijsbaanterrein momenteel onbebouwd is en er zich een habitat voor weidevogels heeft ontwikkeld, met recente waarnemingen van tureluur-, grutto- en kievietskuikens. Eerder overgelegde ecologische rapporten tonen aan dat realisatie van de sportaccommodatie leidt tot aantasting van deze habitat. Dit is in strijd met zowel de provinciale omgevingsverordening als de Vogel- en Habitatrichtlijn van de EU, die directe

werking hebben en zwaarder wegen. Daarnaast ligt het terrein nabij een Natura2000-gebied. Gezien de geplande woningbouw in Wormerland (ruim duizend woningen) is een burgerinitiatief ingediend met een alternatief waarin het ijsbaanterrein behouden blijft.
Er zijn geen vragen vanuit de commissie voor mevrouw Wams.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Berkvens (D66), indiener van het C- naar B-verzoek dat gevoegd behandeld wordt met de conceptontheffing.
Mevrouw **Berkvens** (D66) ziet voordelen in het plan om tennisverenigingen samen te voegen en ruimte vrij te maken voor woningbouw, wat zowel recreatie als de woningbouwopgave ten goede kan komen. Tegelijkertijd uit zij zorgen over de aantasting van de weidevogelhabitat, een kernkwaliteit van het gebied en vraagt waarom de uitkomsten van het lopende ecologisch onderzoek niet worden afgewacht. Ook plaatst zij vraagtekens bij de gevolgen voor het stiltegebied, nu blijkt dat het plan daarmee niet te verenigen is en ontgrenzing nodig is. Tot slot is het voor haar onduidelijk hoe serieus de door bewoners aangedragen alternatieven zijn meegenomen in het besluit van GS aangezien het een van de voorwaarden is dat er geen reële alternatieven moeten bestaan.
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vindt de bouw van het tenniscomplex gerechtvaardigd en ziet het plan als passend binnen de gemeentelijke en provinciale ambities voor woningbouw. Zij heeft geen grote bezwaren tegen inbreuk op het BPL, zolang er een zorgvuldige belangenafweging plaatsvindt. Op interruptie van de heer **Hollebeek** (PvdD) over mogelijke alternatieven en landschapsverstoring geeft zij aan die afweging van belangen belangrijker te vinden.
Statenlid **Freeman** (GL) wijst erop dat voor het gebied bepaalde voorschriften gelden met betrekking tot open ruimte en vergezichten. Hij vraagt de gedeputeerde hoe de provincie rekening houdt met de aanwezige kernkwaliteiten en op welke wijze wordt gehandhaafd op verstoring door licht en geluid. Daarnaast merkt hij op dat in de gemeenteraad van Wormerland binnenkort de alternatieve plannen worden besproken en verzoekt de gedeputeerde hierop te reflecteren. De heer **Kes** (SP) vraagt of het standpunt van de heer Freeman voortkomt uit een coalitieafspraak of een vrije kwestie. Statenlid **Freeman** antwoordt dat het debat inhoudelijk gevoerd moet worden en verwijst naar het openbare coalitieakkoord. Volgens hem is dit een onderwerp dat gezamenlijk op inhoud besproken kan worden.
De heer **Klein** (ChristenUnie) geeft aan dat de situatie niet wezenlijk is veranderd en dat hij daarom een positieve grondhouding heeft. Hij vraagt GS om toe te lichten hoe deze ontheffing zich verhoudt tot de verantwoordelijkheid naar de weidevogels en wat de aanleg van de ijsbaan betekent voor de natuurwaarden van het terrein en welke handvatten PS daarvoor heeft.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) verwijst naar eerdere bezwaren van haar fractie en de drie gestelde voorwaarden: de hoogte van de beschoeiing, naleving van de regels voor het stiltegebied en de fasering van de aanleg. Ze vraagt hoe het stiltegebied zich verhoudt tot het nabijgelegen voetbalveld en hoe wordt omgegaan met broedvogels. Daarnaast benadrukt zij dat de verplaatsing van de ijsbaan een gemeentelijke bevoegdheid is en dat de commissie volgens haar de verkeerde discussie voert.

Mevrouw **De Sain** (BBB) merkt op dat dit inmiddels het tweede verzoek betreft en dat de huidige ontheffing alleen ziet op het Beschermd Provinciaal Landschap; de ontgrenzing van het stiltegebied wordt afzonderlijk behandeld. Volgens de bijgevoegde stukken levert het plan geen probleem op, aangezien de grond al bestemd is voor sport en bebouwing. De kernwaarden van het Wormer- en Jisperveld, zoals het open landschap en de habitat voor weidevogels, zouden volgens die stukken niet wezenlijk worden aangetast. Zij verwacht dat de weidevogels zich zullen verplaatsen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) reageert op de opmerking van mevrouw De Sain dat het terrein al bestemd is voor sport, en stelt dat de aanleg van een tenniscomplex wel degelijk een wezenlijke verandering betekent ten opzichte van de huidige situatie. Mevrouw **De Sain** (BBB) wijst erop dat de stukken duidelijk maken dat het hier gaat om de ontgrenzing van het BPL en dat het stiltegebied afzonderlijk wordt behandeld, waarvoor eerder een zienswijze had kunnen worden ingediend. Mevrouw **Berkvens** corrigeert dit en benadrukt dat zij zelf het agendapunt over de ontgrenzing van het stiltegebied van de C- naar de B-agenda heeft verplaatst, waardoor het nu onderdeel is van de huidige bespreking.

Mevrouw **De Sain** (BBB) stelt dat door de verplaatsing ruimte ontstaat voor woningbouw en sociale voorzieningen. Volgens haar levert het plan daarmee een win-winsituatie op.

De heer **Hollebeek** (PvdD) spreekt zich uit tegen het opofferen van het weidevogelgebied. Hij bekritiseert de redenering van GS, die de huidige ijsbaan als stedelijke functie bestempelt en stelt dat een toename van het bebouwde oppervlak met 127 procent slechts een beperkte inbreuk vormt op het provinciaal belang. Volgens de heer **Hollebeek** klopt deze redenering niet. Hij wijst er bovendien op dat er in de directe omgeving al een padelbaan aanwezig is.

De heer **Faassen** (50PLUS) wijst op de spanning tussen natuurbelangen en menselijke activiteiten. Hij merkt op dat de natuurijsbaan inmiddels een sportbestemming heeft gekregen, waardoor de gemeente het terrein nu anders kan aanwenden. Hoewel de keuze nu voorligt, ziet hij dit als een verschuiving ten opzichte van de oorspronkelijke situatie, waarin de ijsbaan in harmonie met de omgeving functioneerde. Hij is niet overtuigd van het nut van het opofferen van dit gebied en pleit voor nader onderzoek naar de impact op flora en fauna.

De heer **Kes** (SP) noemt het een waardevol stuk land en wijst erop dat er alternatieven beschikbaar zijn. Wat hem betreft is dit plan dan ook geen goed idee.
De heer **Dijk** (CDA) erkent dat er alternatieve plannen zijn, maar benadrukt dat die bespreking primair bij de gemeente Wormerland hoort. De kernvraag nu is of PS instemt met het ontheffingsverzoek. Op de vraag van de heer **Kes** (SP) of hij de alternatieven herkent, antwoordt Dijk dat het nu draait om een belangenafweging en dat de alternatieven de bevoegdheid van de gemeente zijn. Mevrouw **Berkvens** (D66) wijst erop dat de Omgevingsverordening expliciet stelt dat er geen reële alternatieven mogen zijn. De heer **Dijk** geeft aan dat het CDA, vanuit het ontheffingsverzoek redenerend, kiest voor concentratie van sportvoorzieningen op één locatie, zodat elders woningen gerealiseerd kunnen worden. Het CDA steunt daarom het voorstel van GS voor ontheffing en ontgrenzing.
De heer **Bonekamp** (Volt) wijst op conflicterende belangen in dit dossier en pleit voor zorgvuldige afweging. Hij vraagt of GS alternatieven, zoals de padelhal bij WSV uit het Sweco-rapport, heeft meegewogen en wat er sinds de eerste ontheffing is veranderd. Daarnaast spreekt hij zijn zorg uit over geluidsbelasting en het stiltegebied en vraagt hij GS om de lopende studie naar weidevogels bij de besluitvorming te betrekken.
De heer **Van Gilse** (VVD) steunt het plan, gezien de steun van de gemeente en de combinatie van sportfusie en woningbouw. Hij vraagt waarom de meest overlast gevende functie aan de rand ligt van het terrein, of GS aanvullende voorwaarden overweegt en waarom het stiltegebied destijds over een sport- en woonbestemming is gelegd.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel.
Gedeputeerde **Rommel** stelt dat het ontheffingsverzoek betrekking heeft op uitbreiding van een bestaande sportaccommodatie, specifiek op vergroting van het clubgebouw en verhoging van de muur van de padelbaan. Zonder dit verzoek zou de gemeente zelf over een alternatief kunnen besluiten. Hoewel D66 de ontgrenzing van het stiltegebied van de C- naar de B-agenda heeft verplaatst, benadrukt de gedeputeerde dat dit een apart traject betreft, dat later in de commissie Ruimte wordt behandeld. Waarom het stiltegebied ooit over deze locatie is gelegd, is niet duidelijk, maar volgens gedeputeerde **Rommel** kan dit nu gecorrigeerd worden. De gemeente is verantwoordelijk voor de toetsing van de alternatieven. De gemeente heeft de effecten op de weidevogels beoordeeld. GS toetst uitsluitend op impact op het Beschermd Landschap. Door aanpassing van de verlichting wordt rekening gehouden met de kernkwaliteiten van het Wormer- en Jisperveld. Handhaving ligt bij de gemeente, al kan GS daar wel een verzoek toe indienen.

De gedeputeerde wijst erop dat GS twee punten voorlegt aan de commissie: de vergroting van het clubgebouw en de verhoging van de padelwanden. Voor de nieuwe ijsbaan blijven de regels voor Beschermd Landschap gelden. Het huidige ijsbaangebied kan via ontheffing tot twaalf keer per jaar worden gebruikt, waardoor ontgrenzing van het stiltegebied daar niet nodig is.

Mevrouw **Berkvens** (D66) noemt dit een papieren exercitie en vindt het tegenstrijdig dat het ene sportterrein wel en het andere niet ontgrensd hoeft te worden. Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat beide terreinen sportbestemming hebben, maar dat alleen het huidige terrein ontgrenzing vereist vanwege de specifieke situatie. Mevrouw **Berkvens** begrijpt dat dit het geval is rond het voetbalterrein, maar wijst erop dat er nu een stiltegebied ligt op een locatie die ook als sportgebied is bestemd, wat volgens haar strijdig is. Volgens gedeputeerde **Rommel** is het niet logisch dat op het huidige sportterrein een stiltegebied ligt, terwijl de nieuwe ijsbaanlocatie ook binnen een stiltegebied valt. Mevrouw **Berkvens** concludeert dat de sportaccommodatie er dan überhaupt nooit had mogen komen. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de sportbestemming wordt meegenomen naar de nieuwe ijsbaanlocatie. De gedeputeerde antwoordt dat de verplaatsing van de ijsbaan mogelijk is binnen het weidevogelgebied en stiltegebied zonder ontheffing, maar erkent dat het huidige sportterrein destijds geen stiltegebied had mogen worden. De heer **Faassen** (50PLUS) stelt dat er in 2007 onvoldoende is opgetreden bij het toekennen van de sportbestemming. Gedeputeerde Rommel begrijpt die conclusie, maar kan daar inhoudelijk geen antwoord op geven. Volgens gedeputeerde **Rommel** wordt voldaan aan de drie voorwaarden van de PvdA: de hoogte van de beschoeiing, naleving van de stiltegebied regels en de fasering van de aanleg. De beschoeiing maakt deel uit van de ruimtelijke inpassing. Mevrouw **De Boer** (PvdA) benadrukt dat eerst de ijsbaan moet worden verplaatst, anders komt de nieuwe ijsbaan er nooit. Ze wijst opnieuw op het belang van naleving van de regels voor het stiltegebied. Gedeputeerde **Rommel** reageert dat de ecologische toets bij de gemeente ligt en dat verplaatsing van de ijsbaan mogelijk is binnen het weidevogelgebied. Het project past behalve de grotere clubhuis en de hogere padelwanden volgens haar binnen het bestemmingsplan.

Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat Sweco in opdracht van de gemeente alternatieven heeft onderzocht, en dat dit niet de taak is van GS. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt waarom GS niet zelf nagaat of alternatieven zijn bekeken, aangezien ontheffing alleen mogelijk is als er geen reële alternatieven zijn. Volgens gedeputeerde Rommel gaat het om een ontheffingsverzoek voor een bestaande sportaccommodatie en dat GS toetst of de gemeente onevenredig wordt beperkt, niet of er alternatieven zijn. Op de vraag van de VVD waarom de padelbaan op de hoek

van het terrein ligt, geeft de gedeputeerde aan dat daarover nog geen definitief besluit is genomen, maar dat de gemeente dit betrekt in de ruimtelijke afweging. De heer **Kes** (SP) concludeert dat, als aanpassing geen nieuwe ontwikkeling is, er dan dus niet meer naar alternatieven wordt gekeken en vraagt zich af of dit een precedent schept. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat het om een ontheffing gaat voor een bestaande bestemming; het is geen nieuw project. De heer **Kes** stelt dat het terrein onderdeel is van Beschermd Landschap en dat een stiltegebied daar niet naast kan liggen. De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt naar mogelijke precedentwerking. Gedeputeerde Rommel wijst erop dat de sportbestemming blijft bestaan, maar dat bij de verplaatsing van de ijsbaan naar stiltegebied wel rekening wordt gehouden met natuur, bijvoorbeeld via aangepaste verlichting.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) merkt op dat, als de ijsbaan wordt verplaatst naar BPL, de gemeente ervoor moet zorgen dat de ijsbaan niet opnieuw als sportaccommodatie wordt bestemd. Gedeputeerde **Rommel** verwijst naar aanleiding van de vraag van de VVD over de voorwaarden, naar de conceptbrief, waarin onder meer maximale afmetingen en eisen rond verlichting zijn opgenomen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) wijst op de verantwoordelijkheid van de provincie voor de bescherming van de habitat van weidevogels. Ze vraagt of het stiltegebied er eerder was dan de sportaccommodatie of andersom en vindt het belangrijk te weten wat er het eerst was. Ze verzoekt GS dit uit te zoeken. De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt in hoeverre de provincie verplichtingen heeft onder de Habitatrichtlijn voor bescherming van weidevogels. Volgens de gedeputeerde was de sportbestemming er eerder dan het stiltegebied. Wat nu voorligt, is een ontheffingsaanvraag voor het clubhuis en de wanden; GS beoordeelt of deze gerechtvaardigd is. De gemeente is verantwoordelijk voor de overige vergunningen en moet daarbij rekening houden met de achterliggende natuurwaarden. De heer **Klein** vraagt of het verantwoord is binnen Beschermd Landschap een groter gebouw toe te staan en of de gevolgen voor weidevogels voldoende worden meegewogen. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat dit bij de gemeente ligt en dat nu alleen de ontheffing voor het clubgebouw voorligt. De heer **Klein** vindt dat alle gevolgen bij ontheffing moeten worden bekeken. De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of de volgorde van besluitvorming wel logisch is. De gedeputeerde benadrukt dat de gemeente verantwoordelijk is voor het volledige vergunningentraject en dat er pas gestart kan worden als alle vergunningen rond zijn.

De **voorzitter** inventariseert met een gewogen peiling of de commissie een positief advies geeft voor het verlenen van de ontheffing.

De fracties van 50PLUS, SP, PvdD, D66, Volt en ChristenUnie zijn niet akkoord.
De fracties van JA2, BBB, FvD, VVD, CDA, GL en PvdA stemmen voor.

Met 38 stemmen voor en 14 tegen is het advies vanuit PS om de ontheffing te verlenen. De PVV heeft niet meegestemd. (De voorzitter stelde eerder 31 stemmen voor en 21 stemmen tegen vast, maar heeft dit tijdens de bespreking van het volgende agendapunt gecorrigeerd.)

7.b Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam

7.b.1 Schriftelijke bijdragen: Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam

Toelichting:
Op 3 januari 2025 diende het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam een ontheffingsverzoek in ten behoeve van het plan Lange Weeren. Medio februari is ook een mobiliteitsrapportage geleverd, waarmee het ontheffingsverzoek nu compleet is. Voordat Gedeputeerde Staten definitief besluiten over een ontheffing, leggen zij de concept ontheffing ter bespreking voor aan de commissie Ruimte.

Behandelvoorstel:
Gedeputeerde Staten leggen een voorgenomen besluit tot ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 voor aan de commissie. Het betreft de woningbouw-ontwikkeling De Lange Weeren binnen Beschermd Landschap. De commissie wordt gevraagd hierover in gesprek te gaan en zich uit te spreken voor of tegen het ontheffingsverzoek van de gemeente Lange Weeren Edam-Volendam bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de eerste drie insprekers.
Mevrouw **Rosier** spreekt in namens de Vereniging Oud Edam. De Vereniging Oud Edam pleit voor het behoud van het beschermde stadsgezicht van Edam èn het omliggende veenweidelandschap De Lange Weeren. Samen met andere organisaties is een brief gestuurd met argumenten over onder meer woonbehoefte, waterberging en natuurwaarde. De kern van haar betoog is het grote historische en cultuurhistorische belang van het gebied, dat als authentiek veenweidegebied een verkavelingspatroon van soms wel duizend jaar oud kent. De openheid en zichtlijnen zijn kenmerkend voor dit landschap, dat volgens de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de provincie van onvervangbare waarde is. Volgens de vereniging tast het project De Lange Weeren deze kernkwaliteiten aan en kan voorgestelde natuurcompensatie de

schade niet herstellen. Daarnaast vormt het gebied een belangrijk open aanzicht op de stad Edam, die nu dreigt ingesloten te raken door verstedelijking. De vereniging roept de provincie dringend op géén ontheffing te verlenen voor De Lange Weeren en het gebied te blijven aanmerken als Beschermd Landschap, om te voorkomen dat we in de toekomst spijt krijgen van de aantasting van dit unieke cultuurhistorische gebied.

Mevrouw **Neppelenbroek** spreekt in namens Stichting Behoud Waterland. Zij wijst erop dat de ontheffing voor het project Lange Weeren alleen mag worden verleend als de gemeente door de instructieregels voor Beschermd Landschap onevenredig wordt belemmerd in haar taak om voldoende woningbouw te realiseren. Volgens haar is daar geen sprake van. Het project omvat 1.160 woningen, terwijl de woningbehoefte tot 2050 slechts met 850 woningen stijgt en het inwonertal daalt met 700. Daarnaast bestaat de huidige woningvoorraad al grotendeels uit grote woningen, en komen er jaarlijks veel woningen vrij door natuurlijke doorstroming, met name onder senioren. Er is dus geen noodzaak voor zoveel extra nieuwbouw, zeker niet van het type dat in het plan wordt voorgesteld. Verder blijkt uit cijfers dat het project niet aansluit bij de wensen van senioren, die liever in hun vertrouwde omgeving blijven wonen. Volgens de spreker zijn er al genoeg andere bouwplannen (713 woningen tegenover een behoefte van 600 tot 2040), en staan momenteel circa 600 woningen leeg in de gemeente. De conclusie is dat de gemeente haar woningbouwtaak ook zonder dit project kan uitvoeren, waardoor er geen reden is om ontheffing te verlenen.

De heer **Veerman** spreekt in op persoonlijke titel namens de vele jongeren in Edam-Volendam die, ondanks hard werken, geen mogelijkheid hebben om een eigen woning te kopen. Hij schetst de urgente woningnood in de gemeente en benadrukt dat de vraag het aanbod ver overtreft. De heer **Veerman** doet een dringend beroep op de commissie om bij te dragen aan een oplossing door de ontwikkeling van de Lange Weeren mogelijk te maken. Hij wijst erop dat de gemeente het plan zorgvuldig en in overleg met deskundigen heeft opgesteld, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving, ondanks de juridische complexiteit. Namens de duizenden woningzoekenden, waaronder jongeren en senioren, roept hij de commissie dringend op om een positief advies te geven, zodat GS de ontheffing kan verlenen en het project gerealiseerd kan worden.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of jongeren graag in Volendam willen blijven wonen. De heer **Veerman** bevestigt dit en benadrukt het grote sociale belang: jongeren voelen zich sterk

verbonden met de regio en de gemeenschap en de sociale cohesie is groot en zij willen dit niet kwijtraken.

Mevrouw **De Sain** (BBB) vraagt de heer Veerman of jongeren daadwerkelijk in de Lange Weeren zouden willen wonen als het plan doorgaat en of de locatie dicht genoeg bij het centrum ligt. De heer **Veerman** bevestigt dat jongeren daar graag willen wonen.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt aan mevrouw Neppelenbroek welk type woningen momenteel leegstaat. Mevrouw **Neppelenbroek** antwoordt dat zij dat niet weet, maar verwijst naar het RIGO-rapport waarin dit wordt genoemd. Ze stelt dat het aan de gemeente is om hier iets aan te doen, en merkt op dat er tot 2040 nog extra woningen nodig zijn.
De heer **Broertjes** (JA21) merkt op dat het waarschijnlijk niet om betaalbare woningen voor jongeren gaat. Mevrouw **Neppelenbroek** bevestigt dit en merkt op dat er nog diverse alternatieve woningbouwlocaties beschikbaar zijn. Als daar onvoldoende betaalbare woningen tussen zitten, vindt zij dat de gemeente kritisch moet kijken naar haar woningbouwbeleid.

De **voorzitter** geeft het woord aan de laatste twee insprekers.
De heer **Sterk** spreekt in namens natuurgebied De Lange Weeren en spreekt zich uit tegen het ontheffingsverzoek voor het woningbouwproject in Edam-Volendam. Hij stelt dat het plan niet voldoet aan de eisen van bodem- en water sturend bouwen, omdat waterberging niet binnen het bouwplan is opgelost. Daarnaast ontbreken nog belangrijke onderzoeken die het waterschap heeft gevraagd. De heer **Sterk** waarschuwt dat de waterbergingscapaciteit in de polder met 44 procent afneemt door het woningbouwproject, wat kan leiden tot wateroverlast. Ook zijn de effecten van langdurige droogte en verzilting onvoldoende onderzocht en tast de geplande afgraving van de gehele veenlaag de zoetwaterreserve aan. Tot slot wijst hij op het ontbreken van een noodvoorziening voor de poldergemalen bij stroomuitval, wat extra waterberging vereist. De heer **Sterk** verzoekt de commissie daarom om de ontheffing te ontraden.

De heer **Bootsman** spreekt in namens Stichting Gezond Leefklimaat Lange Weeren. Deze stichting voert sinds 2020 overleg met de gemeente Edam-Volendam over het bouwplan voor de Lange Weeren. Door hun inzet werd een eerder plan van tafel gehaald, maar volgens de heer **Bootsman** heeft de nieuwe coalitie, ondanks beloofde participatie, de inbreng van bewoners structureel genegeerd. De heer **Bootsman** uit zijn zorgen over de geplande bebouwing, waaronder funderingsschade aan bestaande woningen in De Blokgouw door een te korte afstand

tussen nieuwbouw en bestaande bebouwing (zeventig meter in plaats van het geadviseerde minimum van honderd meter). Daarnaast waarschuwt hij voor bodemdaling en onvoldoende waterberging, aangezien de bodem in het gebied slap is, onder NAP ligt en een waterbergingsfunctie heeft. Het Hoogheemraadschap deelt deze zorgen en acht de Lange Weeren geen geschikte bouwlocatie. Volgens de heer **Bootsman** zijn diverse noodzakelijke onderzoeken, zoals funderings- en grondwateronderzoeken, niet uitgevoerd. Op basis van deze risico's en het negeren van adviezen en bewonersinbreng verzoekt hij de commissie met klem om niet akkoord te gaan met woningbouw in de Lange Weeren.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid tot het stellen van vragen aan de insprekers.

Statenlid **Korzelius** (GL) verwijst naar technische vragen waaruit blijkt dat er een rapport is waarin staat dat de waterstand weliswaar stijgt, maar onder straatniveau blijft en dat de bergingscapaciteit niet negatief wordt beïnvloed. Ook zou het Hoogheemraadschap deze conclusies ondersteunen. De heer **Bootsman** reageert dat het Hoogheemraadschap juist adviseert om op hetzelfde waterniveau als de Blokgouw te bouwen (-1,45 NAP), terwijl het plan uitgaat van -1,9 NAP. Daarnaast adviseert het Hoogheemraadschap om de effecten van bouwen op korte afstand van de Blokgouw te onderzoeken, maar volgens de heer **Bootsman** negeert de gemeente Edam-Volendam dit advies.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden.

Statenlid **Korzelius** (GL) spreekt zijn waardering uit voor het ontwikkelkader van De Lange Weeren, met name de woningdifferentiatie (een derde sociaal, een derde betaalbaar, een derde vrije sector) en de opbouw van de wijk volgens principes van duurzame mobiliteit. Hij vindt het bijzonder dat ook de ARO positief is over het plan. Tegelijkertijd noemt hij het een moeilijke afweging tussen woningbehoefte enerzijds en het behoud van natuur en landschap anderzijds. Hij stelt de volgende vragen aan de gedeputeerde:

1. Zijn 1.160 woningen niet te veel, gezien de totale woningbehoefte en de 713 woningen die elders in de gemeente gerealiseerd kunnen worden?
2. Ondersteunt de gedeputeerde de conclusies uit het rapport van Neelen en Schuurmans waarin staat dat de waterstand wel stijgt maar onder straatniveau blijft, en de bergingscapaciteit niet wordt geschaad? En klopt het dat het Hoogheemraadschap akkoord is met deze conclusies?

3. Wordt op het gebied van duurzame mobiliteit op alle punten voldaan aan de wensen van GS?
4. Is het voornemen in strijd met het bestuursakkoord, zoals in enkele inspraakreacties wordt gesteld?
5. Hoe kijkt de gedeputeerde aan tegen het verschil in oordeel tussen de twee betrokken projectontwikkelaars over de financiële haalbaarheid?
6. Wat is de rol van de provincie als het plan waar zoveel enthousiasme voor bestaat, uiteindelijk sterk wordt afgezwakt ten opzichte van wat is voorgesteld?

Mevrouw **Berkvens** (D66) heeft twijfels over de geschiktheid van de Lange Weeren als bouwlocatie vanwege de lage ligging, slappe bodem en waterbergingsfunctie. Dankzij samenwerking tussen gemeente, waterschap, ontwikkelaar en de ARO, ligt er een plan waarin wonen en waterberging gecombineerd kunnen worden. Ze vraagt de gedeputeerde of het waterschap de uitkomsten van de doorrekeningen onderschrijft en hoe het zit met risico's op verzilting en funderingsschade. Ook vraagt ze of de toegezegde investering van minstens zeven miljoen euro in ecologische versterking daadwerkelijk zal worden gerealiseerd en waarom hierover nog geen onderzoek is gedaan. Daarnaast spreekt ze haar zorg uit over de hoge kosten van technische realisatie en vraagt ze of de businesscase sluitend is en of de gemeente de structurele onderhoudskosten zal dragen. Ze verzoekt de gedeputeerde te garanderen dat er niet zal worden bezuinigd op ecologie en waterhuishouding als de financiële haalbaarheid onder druk komt te staan. Tot slot wil zij weten of in de verkeersscenario's rekening is gehouden met ontwikkelingen elders in de provincie.

Mevrouw **Koning** (CDA) spreekt haar tevredenheid uit dat de ontheffing nu verleend kan worden. Het CDA vindt het een mooi plan maar vraagt zich af of het plan financieel haalbaar is. Zij is akkoord en roept op om aan de slag te gaan.

De heer **Karar** (PvdA) spreekt zijn steun uit voor het plan, met speciale aandacht voor duurzame mobiliteit. Hij is positief over de geplande fietsroutes, de tunnel en de HOV-halte. Wel verwacht hij meer drukte op de wegen, maar denkt dat die met enkele maatregelen beheersbaar is. Daarnaast vraagt hij om een reactie van de gedeputeerde op de brief van ontwikkelaar Scholtens, die volgens hem raakt aan de haalbaarheid van het plan, met name wat betreft het realiseren van een derde sociale huur- en een derde betaalbare koopwoningen. Voor de PvdA is het bouwen van betaalbare woningen een harde eis.

De heer **Van Gilse** (VVD) is ervan overtuigd dat het plan een belangrijke bijdrage levert aan de regio. Hij benadrukt dat er veel extra kwaliteit wordt geleverd op het gebied van water- en bodemsturing, duurzaamheid, landschap, biodiversiteit, recreatie en groen. De VVD is tevreden

met de aanvullende onderbouwing en de mobiliteitsdoorrekening, en waardeert de aandacht voor bereikbaarheid. Hoewel de hoge eisen financiële gevolgen hebben, blijft betaalbaarheid van woningen volgens hem centraal staan. De VVD steunt het verlenen van de ontheffing.
De heer **Hollebeek** (PvdD) geeft aan moeite te hebben met het nemen van een besluit, omdat hij het gevoel heeft dat er nog geen concreet plan ligt. Hoewel er sprake is van de bouw van 1.160 woningen, mist hij de onderbouwing en duidelijkheid. Hij wijst erop dat zelfs de betrokken projectontwikkelaars het niet met elkaar eens zijn en vraagt om meer inhoudelijke onderbouwing. In een brief stelt GS dat de inzet op water- en bodemsturing, duurzaamheid, landschap en biodiversiteit is verbeterd, maar Hollebeek vraagt zich af waar die verbeteringen precies te vinden zijn.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt hoe GS aankijkt tegen de harde plancapaciteit in Edam-Volendam en omliggende gemeenten en of GS het met Volt eens is dat op provinciaal niveau meer woningen gepland moeten worden, gezien de achterblijvende woningbouw. Ook wijst hij op de leegstand van circa zeshonderd woningen in de gemeente en benadrukt hij dat het voor Volt essentieel is dat er voor jongeren gebouwd wordt. Wat betreft de waterhuishouding is Volt gerustgesteld: de onderzoeken geven vertrouwen in een toekomstbestendige inrichting met verbetering van de waterberging. Het positieve advies van de ARO weegt zwaar mee voor Volt.
Tegelijkertijd vraagt de heer **Bonekamp** of GS zich zorgen maakt over het standpunt van een van de projectontwikkelaars over de financiële haalbaarheid van het plan. Daarnaast vraagt hij of het geplande dorpshart van de Lange Weeren ook voorzieningen voor bewoners bevat. Tot slot wil hij weten of de verkeersveiligheid volgens GS voldoende is geborgd en of de vervanging van de rotonde een voorwaarde is in dit project.
De heer **Kes** (SP) uit zijn twijfels over het plan en mist duidelijke regie over waar wel en waar geen woningbouw plaatsvindt. Hij benadrukt dat bouwen in weilanden langer duurt dan op inbreilocaties en pleit voor meer focus op het laatste. De SP steunt het plan daarom niet.
De heer **Broertjes** (JA21) is positief over het plan, maar uit zijn zorgen over de oplopende kosten door klimaatmaatregelen. Desondanks stemt hij voor het ontheffingsverzoek. Op een interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), die benadrukt dat investeren nodig is om inwoners droge voeten te laten houden, antwoordt Broertjes dat hij het daarmee eens is.
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vindt dat aanpassing van het BPL alleen gerechtvaardigd is als daar een goede reden voor is. Ze plaatst kanttekeningen bij de brief van Scholtens Beheer BV, met name over de bepaling van marktconforme grondwaarden. Ze vraagt welke rekenmethodiek de gemeente hanteert en hoe die zich verhoudt tot de hogere grondwaarde die Scholtens berekent.

Daarnaast vraagt zij welke garanties er zijn dat daadwerkelijk betaalbare woningen worden gerealiseerd. De gemeente stelt dat een deel van de kosten voor het bouwrijp maken wordt gedekt door de woningbouwimpuls; mevrouw **Middelkoop** wil weten of dat klopt, en zo niet, wijst zij op het risico dat dergelijke projecten vaak het budget fors overschrijden. Verder vraagt zij of bij de berekeningen van de verkeersdoorstroming is gerekend met toekomstige ontwikkelingen zoals deelmobiliteit en wat de concrete raming van de gemeente is. Ze stelt dat het verstandig zou zijn om de door Scholtens voorgestelde extra ontsluitingsroute voor autoverkeer te overwegen. Tot slot benadrukt ze dat als het project economisch niet haalbaar blijkt, het BPL wat de FvD betreft voorrang verdient.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) is kritisch over bouwen in het weidegebied, maar erkent dat er uitzonderlijke omstandigheden zijn. Zij mist een overtuigend plan voor het openbaar vervoer en benadrukt dat de onderdoorgang bij de N247 goed moet worden vastgelegd. Ook moet bouwverkeer worden omgeleid en niet via de N427 worden geleid. Daarnaast vraagt zij GS om gemeenten te verzoeken duidelijk te maken dat de geplande woningen aansluiten bij de demografische behoefte, betaalbaar en levensloopbestendig zijn en bovendien klimaatbestendig gebouwd met duurzame, biobased materialen. Zij vraagt een toezegging van GS dat uitvoering van het plan pas plaatsvindt nadat de verbetering van de N247 inclusief de onderdoorgang bij Broek in Waterland is gerealiseerd en omgezet in bestaand beleid. Verder vindt zij dat OV-lijnen en fietstunnels goed moeten aansluiten op de hoofdstructuur en moet HOV een volwaardig alternatief voor de auto vormen. Mevrouw **Buit** geeft aan dat de ChristenUnie pas positief kan adviseren als aan al deze voorwaarden is voldaan.

De heer **Faassen** (50PLUS) vindt dat het plan bijna te mooi klinkt om waar te zijn. Hij wijst erop dat één projectontwikkelaar al is afgehaakt en vraagt zich af wat de tweede ontwikkelaar dan nog denkt te kunnen realiseren. Hij pleit voor voorzichtigheid en vraagt hoe de gedeputeerde gaat borgen dat de voorliggende ideeën tot planvorming en uitvoering komen.

Mevrouw **De Sain** (BBB) erkent de grote behoefte aan woningen, maar uit haar zorgen over de vele extra eisen die het project mogelijk onnodig duur maken. Mevrouw **Berkvens** (D66) interrumpeert en merkt op dat deze eisen al golden vóór dit plan, waarop mevrouw **De Sain** verduidelijkt dat zij niet heeft gezegd dat de eisen moeten worden versoepeld. De heer **Bonekamp** (Volt) interrumpeert en vraagt wat er gebeurt als de woningen inderdaad te duur blijken. Mevrouw **De Sain** stelt voor om dan alternatieven te bespreken, zoals meer woningen per vierkante meter. Daarnaast wijst zij op het voorkeursrecht van de gemeente en vraagt zij of de gemeente een goed participatietraject zal doorlopen met de grondeigenaren voor de gebiedsontwikkeling.

De **voorzitter** heeft een correctie op de gewogen peiling betreffende de Conceptontheffing BPL . en Landelijk Gebied Omgevingsverordening NH2022 IJsbaanterrein Wormer. Hierbij waren 38 stemmen voor 14 tegen en 3 onthoudingen.
De **voorzitter** stelt voor om agendapunt 7.c door te schuiven naar volgende vergadering van de commissie Ruimte. De commissie gaat hiermee akkoord.
Agendapunt 8. De rondvraag van de PvdD aan gedeputeerde Rommel zal binnen een week schriftelijk beantwoord worden door gedeputeerde Rommel.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel.
Gedeputeerde **Rommel** erkent dat het plan niet opnieuw is meegestuurd, maar verwijst naar de C-stukken van 13 januari. Zij benadrukt dat er regionaal naar de woningbehoefte wordt gekeken. Het is positief als een groter project gerealiseerd kan worden, aangezien meerdere partijen de voorkeur geven aan één groter project boven versnipperde kleinere initiatieven. De verwachte woningbehoefte in de regio loopt op van 11.700 woningen tot 2031 naar bijna 27.000 in 2050. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met een hoog percentage planuitval, wat een regionale overcapaciteit noodzakelijk maakt. Het oorspronkelijke plan voldeed niet aan de wateropgave, maar inmiddels is er samen met het Hoogheemraadschap, de provincie en de gemeente Edam-Volendam naar gekeken. Voor projecten met blauw en groen (water en natuur) is extra aandacht nodig, met name voor wateropvang, wat steeds belangrijker wordt. Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt dat ontsluiting van het gebied via één aansluiting op de N247 technisch mogelijk is, maar dit zal zorgen voor extra drukte op het kruispunt met de Zuiderzeeweg en Zeddeweg. Er wordt ingezet op een HOV-bushalte en een goede fietsverbinding die aansluit op het regionale netwerk. Gedeputeerde **Rommel** stelt dat het project niet in strijd is met het bestuursakkoord, omdat eerdere plannen nooit zijn uitgevoerd. Een voormalig gedeputeerde heeft samen met de gemeente Edam-Volendam verkend of extra groen- en blauwstructuren mogelijk zijn in het gebied. Het huidige voorstel is daarom een verkenningsproject. De ontheffing wordt verleend binnen de kaders van het ontwikkelingsbeleid. Bij verdere planuitwerking wordt getoetst of de gemeente voldoet aan eisen zoals waterberging. GS onderschrijft de onderzoeksresultaten en is nauw betrokken bij de planvorming. De gemeente geeft aan dat de businesscase sluitend is en dat de onderhoudskosten zijn gedekt, in ieder geval voor de eerste vijf jaar. Daarnaast wordt gezorgd dat de plannen voldoende status hebben om meegenomen te worden in verkeersmodellen.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of het klopt dat de gemeente na vijf jaar de kosten op zich

neemt en hoe de ecologische versterking binnen het plan vorm krijgt. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de gemeente na vijf jaar verantwoordelijk is voor de structurele onderhoudskosten; in de eerste vijf jaar worden deze uit het project zelf bekostigd. Er wordt daadwerkelijk geïnvesteerd in waterberging en ecologische versterking, al zijn de exacte bedragen niet bij haar bekend. De prijsstelling van het plan is onderwerp van onderhandeling tussen de gemeente en de projectontwikkelaar. De gemeente geeft aan dat het haalbaar moet zijn om een verdeling van een derde sociale huur, een derde betaalbare koop en een derde vrije sector te realiseren. Deze onderhandelingen moeten nog plaatsvinden, maar GS blijft hierop toezien. In de Purmer betreft het woningbouwplan uitsluitend de oostflank; verder zijn er geen woningbouwplannen in dit gebied. De ontheffing voor dit project wordt verleend op basis van het ontwikkelkader, met de gebruikelijke procedures zoals zienswijzen, overleg en reguliere interventies. Bij de verkeersdoorrekening is rekening gehouden met de onderdoorgang bij Broek in Waterland en andere nieuwe ontwikkelingen. Toch zijn dit volgens de gedeputeerde niet alle factoren die tot een toename van verkeer kunnen leiden; zo is deelmobiliteit nog niet in de berekeningen meegenomen. Gedeputeerde **Rommel** kan nog geen exacte verdeling van woningtypes geven, maar geeft aan dat de opzet voorziet in circa zeventig procent grondgebonden woningen en dertig procent appartementen. Een garantie voor het gebruik van biobased materialen kan zij niet geven, al is dit wel onderwerp van gesprek. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de gemeente. Er wordt gestreefd naar gedeeltelijke houtbouw, mits dit financieel en praktisch haalbaar is. Daarnaast werkt de regio aan bouwdeals om woningbouwprojecten te ondersteunen en te versnellen. Het ontwikkelkader is via een zorgvuldig proces tot stand te komen en GS blijft betrokken bij de plannen. Het is aan de gemeente om de doelgroepen te bepalen. De leegstand van zeshonderd woningen wordt door de wethouders niet herkend. Zij geven aan dat er in de gemeente veertig woningen te koop staan waarvan de helft al verkocht is. Mevrouw **De Sain** (BBB) vraagt of er zicht is op een participatietraject met de grondeigenaren, aangezien de gemeente inmiddels voor de derde keer het voorkeursrecht op het gebied heeft gevestigd. Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat het voorkeursrecht inhoudt dat de gemeente als eerste het recht heeft om grond aan te kopen. Ze benadrukt dat de gemeente in gesprek is met de projectontwikkelaar en dat dit proces bij de gemeente is geborgd. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt om een toezegging over de realisatie van het openbaar vervoer en de verkeersontsluiting via de N-weg. Gedeputeerde **Rommel** erkent dat mobiliteit een knelpunt is en benadrukt dat dit als voorwaarde is opgenomen in het ontwikkelkader. In het oorspronkelijke plan was de bereikbaarheid onvoldoende uitgewerkt, maar inmiddels neemt de gemeente de ontsluiting van Waterland integraal mee in het plan.

De **voorzitter** inventariseert of er behoefte is aan een tweede termijn.
De heer **Hollebeek** (PvdD) onderstreept nogmaals dat hij de plannen onduidelijk vindt en vraagt of deze de volgende keer wel op tijd kunnen worden aangeleverd. Voor nu baseert hij zijn oordeel op dat van anderen, aangezien hij zelf geen bevestiging heeft gekregen dat alles daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Toch spreekt hij zijn vertrouwen uit in de gedeputeerde en geeft aan in te stemmen, mits de genoemde punten worden meegenomen.

De **voorzitter** vraagt of de commissie akkoord gaat met het geven van een positief advies voor het verlenen van de ontheffing.

De fracties van 50PLUS en de SP zijn niet akkoord.
De fracties JA21, BBB, VVD, CDA, GL, PvdD, D66, Volt, ChristenUnie en PvdA stemmen voor.
De PVV en FvD hebben niet meegestemd.
Met 47 stemmen voor en 3 tegen en 5 onthoudingen is het advies vanuit PS om de ontheffing te verlenen.

De **voorzitter** meldt dat punt 7.c, Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het Landelijk Gebied, doorschuift naar de volgende vergadering.
Agendapunt 8. Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling) wordt schriftelijk beantwoord.

9 Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.45 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdragen.

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	12-05-2025
Tijd	18:00 - 23:00
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 9 mei) door het aanmeldformulier in te vullen: Aanmeldformulier inspreken commissievergadering Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

1	**Opening en mededelingen**
2	**Inspreekhalfuur**
18:00	
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4	**Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**
5	**B-agenda Mobiliteit**
18:30	
5.a	**Project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland** Toelichting: De provincie en de regiogemeenten bekeken samen met de omgeving hoe de kust ook in de toekomst bereikbaar kan blijven. Op basis van 205 ideeën is een pakket aan maatregelen opgesteld. De maatregelen zijn verdeeld onder de provincie en gemeenten voor verdere uitwerking. De afspraken over uitvoering worden in oktober 2025 gemaakt.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het project Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland bespreken.

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

7 **B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

19:45

7.a.1 **Conceptontheffing Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en Landelijk Gebied Omgevingsverordening NH2022 IJsbaanterrein Wormer**

Toelichting: Gedeputeerde staten leggen een concept ontheffing voor aan de commissie Ruimte voor een advies. Het gaat om een verzoek van de gemeente Wormerland voor de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het ontheffingsverzoek van de gemeente Wormerland bespreken.

7.a.2 **Agenderingsverzoek D66 brief C- naar B wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025 1**

Gevoegd behandelen met het ontheffingsverzoek Wormerland

7.b **Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam**

Toelichting: Op 3 januari 2025 diende het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam een ontheffingsverzoek in ten behoeve van het plan Lange Weeren. Medio februari is ook een mobiliteitsrapportage geleverd, waarmee het ontheffingsverzoek nu compleet is. Voordat GS definitief besluiten over een ontheffing leggen zij de concept-ontheffing ter bespreking voor aan de commissie Ruimte.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het ontheffingsverzoek van de gemeente Lange Weeren Edam-Volendam bespreken.

7.c **Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied**

Toelichting: Om meer ruimtelijke mogelijkheden te bieden bij bedrijfsbeëindigingen in het landelijk gebied moeten de huidige regels van de Omgevingsverordening worden aangepast. Met dit voorstel komen meer

percelen in aanmerking voor de realisatie van enkele woningen in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de omgevingskwaliteit van het landelijk gebied verbeterd.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde de brief plus bijlagen over vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied bespreken.

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

9 **C-agenda Mobiliteit**

9.a **Mobiliteit: Ingekomen brief aansluitingsweg Vennewatersweg (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)**

9.b **Mobiliteit: Ingekomen brief bouwkundige gevolgen Westfrisiaweg N307 (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)**

9.c **Mobiliteit: MIRT-verkenning Openbaar Vervoer-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

n.v.t.

9.d **Mobiliteit: Ingekomen brief Ondernemers Federatie Schagen inzake vlotbruggen (C-agenda cie. Ruimte 12-05-2025)**

9.e **Mobiliteit: Resultaten trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger, dat willen de provincie, de gemeenten Castricum en Uitgeest en hun inwoners. De afgelopen maanden is onderzocht welke maatregelen nodig zijn voor een veilige weg. Een werkgroep met vertegenwoordigers uit de omgeving is hier nauw bij betrokken geweest. De resultaten van de trajectstudie, waaronder de voorgestelde maatregelen voor een nieuwe inrichting, zijn beschikbaar. Nadat de omgeving is geïnformeerd vindt besluitvorming plaats over het vervolg.

9.f **Mobiliteit: Position paper VNG & IPO rondetafelgesprek spoorgoederenvervoer 27 maart (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

9.g Mobiliteit: Evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur C-agenda Ruimte 12-05-2025)

De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2020-2025 extra budget beschikbaar gesteld voor natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur. Uit de evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer blijkt dat de aanpak positieve gevolgen heeft voor de biodiversiteit en past binnen het provinciale beleid voor meer biodiversiteit en natuurinclusief beheer. Bij de Kaderbrief 2026 wordt de keuze voorgelegd om dit beleid voort te zetten.

9.h Mobiliteit: Stand van zaken toegankelijkheid in het openbaar vervoer (C-agenda Ruimte 12-05-2025)

Het openbaar vervoer is voor iedereen. Ook reizigers met een beperking moeten er zelfstandig gebruik van kunnen maken. Daarom is toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de provincie Noord-Holland erg belangrijk. In de vergadering van de Statencommissie Ruimte van 14 oktober 2024 zijn over dit onderwerp vragen gesteld. Deze vragen worden nu door Gedeputeerde Staten met een brief beantwoord.

9.i Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)

De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 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. Inalle 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.

9.j Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)

Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken. Daarvoor is het belangrijk dat bushaltes goed toegankelijk zijn, ook voor reizigers met een beperking. De provincie stelt jaarlijks subsidie beschikbaar aan gemeenten, waarmee zij hun haltes kunnen aanpassen of nieuwe haltes kunnen aanleggen. Gedeputeerde Staten brengen een wijziging aan in de subsidieregeling, waardoor het maximale aan te vragen bedrag wordt verhoogd voor het ov-gebied Noord-Holland Noord. De gemeenten in Noord-Holland Noord kunnen zo meer haltes toegankelijk maken.

9.k **Mobiliteit: Wijzigen bedientijden bruggen en sluizen (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

Gedeputeerde Staten maken het mogelijk om 24 uur per dag te varen in Noord-Holland en wijzigen de bedientijden van de Leeghwaterbrug, Leimuiderbrug, Bosrandbrug, Aalsmeerderbrug en Schipholdraaibrug.

10 **C-agenda Ruimte**

10.a **Ruimte: Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Hierin wordt een gezamenlijke koers beschreven hoe en op welke onderdelen deze partijen samenwerken aan de ruimtelijke toekomst van de regio NHN. Met het Ontwikkelperspectief worden ruimtelijke keuzes integraal voorbereid. In het Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord hebben de partijen de belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Noord-Holland Noord beschreven.

10.b **Ruimte: Ontheffing asielopvang Schagen Oost (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

Op verzoek van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Schagen hebben Gedeputeerde Staten een tijdelijke ontheffing verleend ten behoeve van een asielopvang op de locatie Schagen Oost, waarbij voor een termijn van in totaal ten hoogste 5 jaar van het omgevingsplan wordt afgeweken. Na 4 jaar vindt een evaluatie plaats over de noodzaak van voortzetten van de opvang. Indien die noodzaak is aangetoond kunnen GS op dat moment besluiten nogmaals een tijdelijke ontheffing te verlenen.

10.c **Ruimte: Ontheffingsverzoek Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

De gemeente Haarlemmermeer heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening ingediend voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen. De bouw van de gevraagde woning is in overeenstemming met de geldende instructieregels van de Omgevingsverordening.

10.d **Ruimte: Start verkenningentraject woningbouw Schagen Oost 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

Naar aanleiding van eerdere afspraken met de gemeente Schagen uit 2022 is opnieuw de noodzaak voor het verkennen van de mogelijkheid voor woningbouw bij Schagen Oost, gelegen in Beschermd landschap, afgewogen. Een verkenning of woningbouw mogelijk is in Schagen Oost wordt in de eerste helft van 2025 opgestart.

10.e **Ruimte: Nota van antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor Participatie Hoogspanningsstation 380/ 150kV A9-Zuid (Ruimte C-agenda 12-05-2025)**

Van 11 oktober tot 22 november 2024 heeft het Voornemen en Voorstel voor Participatie (V&P) ter inzage gelegen voor het nieuw te bouwen Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties zullen er naast de 3 locaties ter hoogte van het Groene Schip, zoals opgenomen in het V&P, 4 nieuwe zoeklocaties worden onderzocht als mogelijke locatie voor het station. Het betreft: het terrein van de Amsterdamse golfclub, het terrein van golfclub Houtrakpolder, de locatie van de bestaande kolensopslag en het terrein ten noorden van de geplande waterstoffabriek tussen de Machineweg en de Westpoortweg (laatste alleen voor 150kV deel van het station).

11 **C-agenda Wonen**

11.a **Wonen: Uitvoeringsregeling subsidie woondeals 2025 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

Van het Rijk hebben wij specifieke middelen ontvangen voor het uitvoeren van woondeals, die zijn getekend tussen het Rijk, Gedeputeerde Staten, MRA en NHN. Deze middelen van een bedrag van 1.948.000 euro zetten wij in om subsidie te verlenen aan gemeenten in Noord-Holland, al dan niet in deelregionaal verband, voor het actualiseren en uitvoeren van woondeals en het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's. Hiertoe hebben wij deze Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 opgesteld. Deze regeling loopt tot en met 31 december 2027 en betreft cofinanciering van 50%.

11.b **Wonen: Woningbehoefteraming 2024-2040 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

In de actieagenda wonen hebben we opgenomen om elke 2 à 3 jaar een de actuele en toekomstige woningbehoefte in kaart te brengen en hierover te rapporteren. Dat doen we aan de hand van actuele bevolkingsprognoses

Vanwege de actualisatie van de woondeals die dit jaar plaats moet gaan vinden (met aantallen tussen 2031 tot en met 2034) is er een woonbehoefteraming gedaan. Het rapport is inmiddels gereed en het onderzoek hiervoor is uitgevoerd door adviesbureau RIGO. Deze woonbehoefteraming geeft, gezamenlijk met de bevolkingsprognose, input voor de actualisatie van de woondeals later dit jaar.

11.c **Wonen: Brief GS aan PS deelname adviesgroep STOER (C-agenda 12-05-2025)**

11.d **Wonen: Ingekomen brief steun aan de ingezette koerswijziging Woningstichting Den Helder**

12 **C-agenda Schiphol**

12.a **Schiphol: Motie gemeente Uithoorn zaak Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (C-agenda Ruimte 12-05-2025)**

13 **C-agenda Algemeen**

13.a **MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 92 (C-agenda alle commissies mei 2025)**

Provincie Noord-Holland

Nummer	Onderwerp	Fractie	Datum PS	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken GS
M33-2025	Een NO GO signaal tegen Bezuinigingen op het Openbaar Vervoer	SP	07-04-2025	Olthof, J.	Provinciale Staten roepen het College van Gedeputeerde Staten op om: • een krachtig signaal (NO GO) af te geven aan het kabinet en in overleg met andere provincies gezamenlijk op te trekken tegen de voorgenomen bezuinigingen op het openbaar vervoer; • als provincie zij aan zij te gaan staan naast de reizigersorganisaties en de OV Branche; • te benadrukken dat de perifere regio's onevenredig hard worden getroffen door deze bezuinigingen en dat dit onacceptabel is; • zich in te zetten voor het behoud en waar mogelijk de verbetering van het openbaarvervoersaanbod in onze provincie;	
M27-2025	Actieplan Geluid 2025-2029. Effectief en Realistisch	VVD, BBB, JA21	10-03-2025	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten • bij het uitwerken van het Actieplan Geluid meer inzicht te geven in de financiële gevolgen van scenario 3 en daarmee rekening wordt gehouden met de beperkte financiële middelen van de provincie. • bij het uitwerken van het Actieplan Geluid er eerlijke verwachtingen worden gewekt richting de	

					inwoners van Noord-Holland gezien de eerder genoemde beperkte financiële middelen en lange doorlooptijd van de te nemenmaatregelen. • als het verlagen van de snelheid overwogen wordt, er rekening wordt gehouden met de effecten op doorstroming, reistijd en noodzakelijke herinrichting.	
M20-2025	Indien mogelijk compenseren bij maatwerk in beschermd landschap	D66, SP, PvdD, ChristenUnie, GroenLinks	03-02-2025	Rommel, E.	PS verzoekt het college van Gedeputeerde Staten: - aan de uitgangspunten en werkwijze maatwerk woningbouw toe te voegen dat indien mogelijk de aantasting van kernkwaliteiten zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden.	
M23-2025	Motie landschappelijke waarden bij uitgangspunten en werkwijze maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap	GroenLinks, PvdD, ChristenUnie	03-02-2025	Rommel, E.	Provinciale Staten verzoeken het college van Gedeputeerde Staten bij de beoordeling van maatwerk voor woningbouw in Beschermd Landschap ook de volgende kernkwaliteiten in ogenschouw te nemen: -aardkundige waarden, cultuurhistorische waarden zoals landschapsstructuur en de nabijheid van kastelen, landgoederen, molens en stolpenlinten	18-03-2025: Uit besluitenlijst GS d.d. 11-03-2025: Uitgangspunten maatwerk woningbouw in Beschermd landschap Gedeputeerde Staten hebben een werkwijze en uitgangspunten geformuleerd om in bijzondere gevallen medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in

Provincie Noord-Holland

						Beschermd Landschap (BL). Besluit: 1. De uitgangspunten en werkwijze voor maatwerk voor woningbouw in Beschermd Landschap vast te stellen; 2. PS met bijgaande brief voor te stellen de moties M18-2025 en M23-2025 als afgehandeld te beschouwen.
M18-2025	Motie: amendement A35/16-12-2024 (30% sociale huur bij nieuwbouw in beschermd landschap) opnemen in “Uitgangspunten en werkwijze Maatwerk woningbouw	SP, ChristenUnie, GroenLinks, D66, PvdA, PvdD, 50PLUS	03-02-2025	Rommel, E.	PS roept Gedeputeerde Staten op om: Amendement A35/16-12-2024 (30% sociale huur bij nieuwbouw in beschermd landschap) mee te nemen in de verdere uitwerking van het maatwerk om woningbouw toe te staan.	18-03-2025: Uit besluitenlijst GS d.d. 11-03-2025: Uitgangspunten maatwerk woningbouw in Beschermd landschap Gedeputeerde Staten hebben een werkwijze en uitgangspunten geformuleerd om in bijzondere gevallen medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in Beschermd Landschap (BL). Besluit: 1. De uitgangspunten en werkwijze voor maatwerk voor woningbouw in Beschermd Landschap vast te stellen; 2. PS

Provincie Noord-Holland

	in Beschermd Landschap”					met bijgaande brief voor te stellen de moties M18-2025 en M23-2025 als afgehandeld te beschouwen.
M153 -2024	Waar mogelijk kernkwaliteit en compenseren	D66, PvdD, ChristenUnie	16-12-2024	Rommel, E.	PS verzoeken het college •Aan gemeenten mee te geven dat indien mogelijk de aantasting van de kernkwaliteiten ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden.	07-02-2025 Dit wordt verwerkt in de handreiking (zie motie 152-2024)
M152 -2024	Motivatie meer ruimte voor wonen, onder voorwaarden.	GroenLinks, D66	16-12-2024	Beemsterboer, J.	PS verzoeken het college van Gedeputeerde Staten: •Een handreiking op te stellen waarmee gemeenten geïnformeerd worden over de gevraagde motivering van omgevingsplannen die worden gemaakt op basis van artikel 6.59a lid 3a. •Daarbij de toelichting zoals gegeven op Artikel 6.59a lid 3.1 “Activiteiten in Beschermd landschap” als uitgangspunt te nemen. •Daarin het principe mee te nemen dat de ontwikkeling van maximaal 25 woningen in verhouding moet staan met de toegevoegde waarde die geleverd wordt aan leefbaarheid en doorstroming.	07-02-2025 Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in Q2 2025 gereed te hebben.
M151 -2024	Goede ruimtelijke	VVD, BBB	16-12-2024	Kocken, R.	PS verzoeken het College van Gedeputeerde Staten • Om ook bij een eventuele afwijking	07-02-2025 De gemeente is veelal bevoegd gezag voor

	kwaliteit opstellingen zonne-energie				in de RES-zoekgebieden van de onder het delegatiebesluit vallende regels voor omvang en locatie, de goede ruimtelijke kwaliteit (zoals behoud van karakteristieke landschappelijke openheid, verkavelingspatronen, agrarische structuur, etc.) steeds af te wegen	zonprojecten. Van deze motie zal een instructie gemaakt worden richting de gemeenten.
M130 -2024	Motie: wonen boven parkeerplaatsen	PvdA CDA Volt PvdD GL	11-11-2024	Beemsterboer, J.	PS Verzoeken het college om: •Het potentieel van het optoppen van parkeerplaatsen en het ombouwen van garageboxen te verkennen in de Provincie Noord-Holland en goede voorbeelden uitte lichten; •Parkeerplaatsen en garageboxen mee te nemen in het beleid aangaande optoppen; •Alvast in gesprek te gaan met gemeenten of er nu al makkelijk aan te wijzen plekkenzijn waar parkeerplaatsen kunnen worden opgetopt en garageboxen kunnen worden omgebouwd.	10-02-2025: uit besluitenlijst GS 4-02-2025: De provincie Noord-Holland heeft de motie 'Wonen boven parkeerplaatsen' aangenomen, waarin wordt gevraagd om locaties in beeld te brengen die geschikt zijn om woningen bovenop te bouwen, te kijken naar garageboxen die omgebouwd kunnen worden tot woningen en dit op te nemen in het provinciale beleid. De provincie gaat optoppen in Noord-Holland actief oppakken en agenderen bij gemeenten om mee te nemen in gemeentelijk beleid. Ook gaat de provincie na of gemeenten en corporaties een

						ondersteuningsbehoefte hebben bij optop-projecten. De bestaande handreiking optoppen voor gemeenten en corporaties wordt geactualiseerd en aangevuld met beschikbare kennis over optoppen van parkeerplaatsen en het ombouwen van garageboxen tot woningen. Besluit: PS door middel van brief voor te stellen de motie M130/PS11-11-2024 “wonen boven parkeerplaatsen” als afgedaan te beschouwen. 07-02-2025 Update verwacht in voorjaar 2025
M99-2024	De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)	VVD BBB PvdA CDA JA21	11-11-2024	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: naast het iMPI: -geen overzicht met toelichting op te stellen, van de projecten op de hoofdinfrastructuur die niet (volledig) in het iMPI zijn opgenomen. Tevens een overzicht op te stellen met de stand van zaken met betrekking tot de financiering van grote infrastructurele werken waar medefinanciering van Rijksoverheid en	17-03-2025: Uit besluitenlijst GS d.d. 11-03-2025: Afdoening motie 99-2024 "De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)" Provinciale Staten hebben bij de bespreking van het Integraal Meerjarenprogramma

					andere partners voorwaardelijk is; -beide overzichten toe te sturen aan Provinciale Staten bij de actualisatie van het iMPI.	Infrastructuur (IMPI) een motie aangenomen waarin zij Gedeputeerde Staten verzoeken overzichten op te stellen van grote infrastructurele projecten binnen onze provincie, waarbij cofinanciering door de provincie aan de orde kan zijn. Gedeputeerde Staten sturen Provinciale Staten een brief met de gevraagde informatie en zeggen toe dit overzicht jaarlijks beschikbaar te stellen bij de actualisatie van het IMPI. Gedeputeerde Staten verzoeken de motie als afgedaan te beschouwen. Besluit: Provinciale Staten per brief voor te stellen motie 99-2024 "De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)" als afgedaan te beschouwen. 07-02-2025 PS worden in een aparte brief geïnformeerd over

						de grote projecten. In eerste instantie wordt dit voor de zomer gedaan. In het vervolg zal dit jaarlijks bij de actualisatie van het iMPI worden meegenomen.
M93-2024	Onderzoek waterberging	D66 GroenLinks	30-09-2024	Rommel, E.	PS verzoekt het college: - Te onderzoeken of het gewenste combineren van functies zoals natuur en recreatie, piekwaterberging, energietransitie (inclusief transformatiestation) en havenbekken zoals gesteld in het coalitieakkoord mogelijk is. -In kaart te brengen welke locaties naast de Houtrakpolder in aanmerking zouden komen voorde waterbergingsfunctie in het Noordzeekanaalgebied alsmede een indicatie van de termijn waarin dat nodig zou zijn en dat in vergelijkend perspectief te zeten met de Houtrakpolder. -Hierover af te stemmen met betrokken gemeenten en waterschappen. -De uitkomsten hiervan te betrekken bij de actualisatie van het ontwikkelperspectief.	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: We nemen de in de motie genoemde onderzoeken op als acties in de Uitvoeringsagenda Noordzeekanaalgebied die we samen met onze partners in het Noordzeekanaalgebied opstellen. De onderzoeken gaan vanaf 2025 lopen.
M92-2024	Woonwensen van jonge	Volt D66 CDA	30-09-2024	Beemsterboer, J.	PS vraagt GS om: -een onderzoek naar de woonwensen van jonge Noord-Hollanders in Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: De provincie Zuid-Holland doet hier onderzoek

Provincie Noord-Holland

	Noord-Hollanders	ChristenUnie			te starten; -bevindingen mee te nemen in de (deel)regionale volkshuisvestingsprogramma's NHN en NHZ.	naar en dat gaan wij verbreden naar NH. Zodra het gereed is wordt het geagendeerd voor PS.
M90-2024	Verduurzaming bestaande woningvoorraad in volkshuisvestingsprogramma's.	GroenLinks D66 PvdA PvdD	30-09-2024	Beemsterboer, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - om bij de regionale en lokale volkshuisvestingsprogramma's ook de gemaakte en te maken afspraken tussen gemeenten en woningcorporaties over de verbetering en de verduurzaming van de bestaande huurwoningvoorraad op te nemen.	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: De wet regie volkshuisvesting is nog niet door de 2e kamer, daarna start pas het opstellen van volkshuisvestingsprogramma's door gemeenten
M69-2024	Provinciaal bouwbreekijzer.	Volt, GroenLinks, CDA, VVD, PvdA, BBB, ChristenUnie	08-07-2024	Beemsterboer, J.	PS vraagt Gedeputeerde Staten om: •Te onderzoeken hoe een provinciaal projectbureau kan helpen om gebrek aan gemeentelijke ambtelijke capaciteit op te lossen; •Hierbij het bevoegd gezag van gemeenten onaangeraakt te laten; •Daarvoor dekking in het investeringskader wonen te zoeken; •Daarover vóór de begroting 2025 aan PS terug te koppelen.	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: Het onderzoek loopt nu, in december worden de eerste resultaten verwacht over wensen/behoeften van NHse gemeenten
M67-2024	Motie: voortzetting ARO, juist nu!	GroenLinks, PvdA, D66, SP, PvdD,	08-07-2024	Rommel, E.	PS verzoekt GS om: af te zien van de bezuiniging op de ARO: de voorgestelde structurele taakstelling op Advisering Ruimtelijke ontwikkelingen in de Kaderbrief 2025 te schrappen, en daarbij: voorafgaand aan de vaststelling van de begroting van	17-03-2025 Uit besluitenlijst GS d.d. 11-03-2025: Actualisatie ARO - afdoen motie M67-2024 'Voortzetten ARO juist nu! Bij behandeling van de Kaderbrief 2024 op 8 juli 2024 hebben

		Volt, 50plus, ChristenUnie			2025 een plan op te stellen voor de ARO, waarbij: ingezet wordt op een meer diverse samenstelling van de ARO; in principe per initiatief voor een project wordt ingezet op eenmalige advisering bij de ARO waarna ambtelijke afstemming volgt. Desgewenst kan de initiatiefnemer gebruik maken van vervolgadvisering voor het project bij de ARO.	Provinciale Staten een motie aangenomen om af te zien van beëindiging van de ARO (M-67 voortbestaan ARO juist nu!). Met dit besluit wordt invulling gegeven aan de motie. Besluit: 1. Over te gaan tot invulling van de opengevallenplaatsen in de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) met de deskundigheid cultuurhistorie en ecologie; 2. De procedure van adviesvragen aan de ARO aan te passen, waar door gemeenten en waterschappen alleen na overleg met (medewerkers van) de provincie advieskunnenvragen bij de ARO; 3. Het proces van de adviesaanvraag te stroomlijnen door de coördinatie via het ambtelijk Adviesteam Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) te laten lopen. 4. Het aantal keer dat een ruimtelijke ontwikkeling besproken wordt in de ARO te

						beperken, met als uitgangspunt een eenmalige behandeling; 5. Wijziging van Bijlage 11 van de Omgevingsverordening NH2022 voor te bereiden om voorgaande besluiten te implementeren; 6. Provinciale Staten met bijgaande brief voor te stellen motie M67-2024 als afgehandeld te beschouwen en dit onderwerp daartoe te agenderen voor de B-agenda van de commissie Ruimte. 07-02-2025: het voorstel komt in februari 2025 in GS. In de brief aan PS zal worden voorgesteld om de motie als afgedaan te beschouwen 19-11-2024: De ARO is behouden. Er wordt gewerkt aan een voorstel hoe de ARO onder te Omgevingswet in te zetten. We streven ernaar het voorstel in december 2024 aan GS voor te leggen en in januari 2025 in de commissie Ruimte.

Provincie Noord-Holland

M20-2024	Kwetsbare doelgroepen in het OV.	D66, PD, CDA, ChristenUnie	04-03-2024	Olthof, J.	PS spreken uit dat: - bij het maken van beleid voor het OV deze kern kwaliteiten altijd als uitgangspunt te nemen.	07-02-2025: Zoals beschreven in brief (2341630/2341632) in de Commissie Ruimte van 13 jan 2025 verwachten wij deze motie in de 1e helft van 2025 uit te voeren. Uitwerking vindt o.a. plaats in het PvE voor de aanbesteding van de ov-concessie NWNH (concept naar verwachting medio 2025 klaar). 19-11-2024: Wordt binnenkort via een PS-brief gevraagd om als afgedaan te beschouwen. Streven is dec 2024 in GS en jan 2025 in Commissie Ruimte. Wordt afgedaan in 1 brief samen met moties M40-2024 en M142-2023. 11-09-2024: geen wijzigingen. 15-05-2024 Geen wijzigingen
M144-2023	Doden van dieren geen voorwaarde stellen voor	PvdD, Volt, D66, GroenLinks	06-11-2023	Beemsterboer, J.	Provinciale Staten roepen GS op om te verkennen hoe boeren die enkel niet-dodelijke middelen gebruiken om dieren te verjagen ook in aanmerking kunnen komen	18-03-2025: Uit besluitenlijst GS d.d. 11-03-2025: Goedkeuringsbesluit Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031 en afdoening moties Het

	schadevergoeding				voor schadevergoeding; hierover zo snel mogelijk te rapporteren aan PS.	Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031 is op 29 januari 2025 door het bestuur van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland vastgesteld en ter goedkeuring bij het college van Gedeputeerde Staten ingediend. Gedeputeerde Staten hebben getoetst of het Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031 voldoet aan de eisen die de Omgevingswet en de Omgevingsverordening NH2022 stellen aan een faunabeheerplan. Het Faunabeheerplan 2025-2031 voldoet aan deze eisen. Gedeputeerde Staten keuren het plan daarom goed. Besluit: 1. Het Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031, zoals dit door het bestuur van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland op 29 januari 2025 is vastgesteld en bij Gedeputeerde Staten is ingediend, goed te

						keuren; 2. De benodigde aanvullende financiële middelen te betrekken bij de integrale afwegingen in de Kaderbrief 2026; 3. Op basis van de beschikbare middelen afspraken te maken over het doelbereik; 4. Het goedkeuringsbesluit, genoemd onder punt 1 te publiceren in het Provinciaal Blad; 5. De Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland middels bijgevoegde brief te informeren over dit besluit; 6. Provinciale Staten voor te stellen de moties 144-2023 en 165-2024 als afgedaan te beschouwen; 7. Provinciale Staten middels bijgevoegde brief te informeren. 07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024/11-09-2024: Binnenkort volgt een voorstel voor afdoening. 15-05-2024: We zijn in overleg met BIJ12 om te zien

Provincie Noord-Holland

						hoe we dit gevraagde onderzoek kunnen gaan oppakken. 08-02-2024: Geen wijzigingen
M167-2023	Steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw	Volt, ChristenUnie, CDA	06-11-2023	Beemsterboer, J.	PS vraagt GS om: - te onderzoeken hoe en of de provincie gemeenten kan helpen de doorlooptijd van bouwprojecten kan verkorten, zoals een efficiënter Flora & Fauna onderzoek of inspraakmomenten zonder aan zorgvuldigheid in te boeten; - en daarvoor bij de tweede begrotingswijziging met implementatievoorstel te komen; - en indien nodig met een dekkingsvoorstel bij PS terug te komen.	07-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-24: Er start binnenkort een verkenning naar een provinciaal projectbureau versnellen woningbouw. De strekking van motie 167 maakt daar onderdeel vanuit 15-05-2024: Deze thema's moet in afstemming met het rijk plaatsvinden; we zijn daarover in gesprek. 08-02-2024: geen wijzigingen.
M133-2023	Circulair, laat maar zien.	PvdD	02-10-2023	Beemsterboer, J.	PS roepen GS op: - om als voorbeeld en inspiratie een pilotproject in de circulaire en natuur-inclusieve woningbouw te verkennen waarbij de stromen van energie, materiaal, diensten en goederen voor hier en nu, en straks en elders inzichtelijk worden gemaakt; daarover contact op te nemen met relevante partijen (gemeenten etc.) PS zo snel mogelijk	13-03-2025: Uit besluitenlijst GS d.d. 04-03-2025: De provincie steunt de motie 'Circulair, laat maar zien'. In deze motie worden de onzekerheden rond de vormgeving van een circulaire economie besproken en het belang van een gedeeld inzicht

					in te lichten over de mogelijkheden van zo'n pilotproject.	in de werking van materiaalstromen bij de realisatie van woningbouw benadrukt. De provincie heeft daarom een analyse uitgevoerd naar de materiaalstromen bij een woningbouwproject in de gemeente Purmerend. De provincie gaat de analyse delen met gemeenten als voorbeeld van een materiaalstromenanalyse bij woningbouw. De bevindingen worden betrokken bij de kennisdeling over toekomstbestendig bouwen, in navolging van de Actieagenda Wonen. GS Besluit: 1. PS voor te stellen de motie M133/PS02-10-2023 “laat maar zien” met het bijgevoegde onderzoek als afgedaan te beschouwen; 2. Bijgevoegde brief aan PS te verzenden. 07-02-2025: In februari 2025 worden PS geïnformeerd over de uitvoering

Provincie Noord-Holland

						van deze motie. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-24; Planning is gericht op PS van december 2024 15-05-2024: Geen wijzigingen 08-02-2024: Geen wijzigingen. 19-10-23 Er wordt momenteel een voorstel uitgewerkt hoe deze motie uit te kunnen voeren.
M53-2022	Motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)	PvdD, SP	23-05-2022	Rommel, E.	PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 22-4-2024 Dit kalenderjaar start een evaluatie. 08-02-2024:Geen wijzigingen 24-10-2023 In het coalitieakkoord is bij het onderwerp functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen het volgende opgenomen: 'We kijken opnieuw naar de huidige regelgeving en verkenningen of en zo ja, hoe meer ruimte geboden kan worden aan de functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen. Wij zullen u

						hierover begin 2024 een voorstel doen en de motie M53-2022 daarbij betrekken. 02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. De verwachting is dat de uitkomsten van het onderzoek in de tweede helft van 2023 aan PS kunnen worden voorgelegd. 20-01-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. 25-10-2022 Geen wijzigingen. 22-8-2022 De motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) wordt uitgevoerd op basis van de resultaten van het onderzoek "Burgerwoningen in het

Provincie Noord-Holland

						landelijkgebied" dat de provincie laat uitvoeren. De resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten.
M37-2022	Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten	VVD, CDA, PvdA, D66, JA21	07-03-2022	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen; - Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-03-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). De definitieve afdoening van de motie zal niet eerder plaatsvinden dan in 2025 (na de eindevaluatie bouwteams) 19-10-2023 Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). Deze is op de C-agenda van de commissie ruimte d.d. 9-10-2023 opgenomen. 09-10-2023: uit besluitelijst GS d.d. 19-09-2023: PS hebben een motie aangenomen om na afronding van het project N241-13 (A.C.

						de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van de statusupdate motie M37-2022 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten'; 2. PS met brief te informeren over de statusupdate motie M37- 2022. 01-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 In september 2022 is een tussenevaluatie van vijf lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op

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

Provincie Noord-Holland

M7-2022	Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast	JA21, Liberaal NH, 50PLUS/PvdO, VVD	31-01-2022	Olthof, J.	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken; • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen 24-10-2023: geen wijzigingen. 02-08-2023: geen wijzigingen 05-06-2023: geen wijzigingen 24-01-2023: geen wijzigingen. 24-10-2022: geen wijzigingen. 09-08-2022: motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie)
M185-2020	Varende fietspaden	D66, GroenLinks, CU, PvdA	16-11-2020	Olthof, J.	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie; - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen. 20-11-2023: geen wijzigingen

					concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie zeker te stellen – of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn; – Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.	02-08-2023: Om gebruik te kunnen maken van landelijk onderzoek dat momenteel plaatsvindt naar veerponten i.s.m. o.a. andere provincies, Rijkswaterstaat, ministerie van IenW, Vervoerregio Amsterdam en de Fietsersbond, is de planning opgeschoven. Eind 2023 krijgen we de resultaten van dit landelijke onderzoek, waarna we deze kunnen gebruiken voor de veerpontenaanpak binnen onze provincie (zowel voor de ponten in eigen beheer als de andere ponten). Medio 2024 verwachten we de resultaten hiervan terug te kunnen koppelen aan Provinciale Staten. 05-06-2023 Geen wijzigingen 19-01-2023 Geen wijzigingen. 18-10-22 Geen wijzigingen 29-8-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 23 mei door Provinciale

						Staten is vastgesteld, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Het onderzoek wordt komende maanden uitgezet. Vanwege ambtelijk capaciteitsgebrek is dat helaas wat later dan eerst gedacht. We verwachten dat we medio 2023 aan Provinciale Staten kunnen

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

						kwartaal van 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 12-01-2022 Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart.

						Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek in eind 2021/ begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak; op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.

Provincie Noord-Holland

M148-2020	Heroverweging Zijpe- en Hazepolder	PvdA, D66, CU, GroenLinks	22-10-2020	Kocken, R.	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1.de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige natuurwaarden van de Zijpe- en Hazepolder te betrekken bij een zorgvuldige heroverweging van de begrenzing van de BPL ter plaatse; 2.PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK;	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen. 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan 02-08-2023: Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de

						verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Er ligt momenteel een plan

						van aanpak om de komende maanden deze motie af te ronden. Voor het eind van het jaar is er een antwoord naar PS. 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld

						worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal

						van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 29-06-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd. 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en

Provincie Noord-Holland

						Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M115-2020.
M115-2020	Weidevogels Zijpe	GroenLinks, PvdA	05-10-2020	Kocken, R.	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder mee te nemen in het verkenningstraject om een integrale afweging te maken tussen de ambities, opgaven en de begrenzing van het BPL in de gemeente Schagen. Daarbij ook recente informatie van lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-03-2024: geen wijzigingen 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan. 09-08-2023: Geen wijzigingen 05-06-2023 Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is

						uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over

						de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Na de verkenning Schagen kunnen de moties afgedaan worden. Hiervoor is reeds een plan van aanpak opgesteld en voor het eind van het jaar is de planning om PS te informeren over de bevindingen. 21-04-2022 De uitvoering van de motie hangt samen met de discussie over de verkenning van Schagen Oost. Na de meivakantie worden er 2 werksessies gehouden met betrokken partijen waar meningen en informatie met elkaar gedeeld en bediscussieerd gaan worden. Vanuit deze sessies zal een antwoord komen op de moties 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning

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

						investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 05-07-

Provincie Noord-Holland

						2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M148-2020.

Provincie Noord-Holland

Onderwerp	Fractie	Behandeld in datum	Portefeuille houder	Inhoud	Stand van zaken
Schriftelijke beantwoording aanbesteding Bikkergelden	Volt	10-02-2025	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof stelt dat de Bikkergelden juist worden gebruikt om een tariefstijging tegen te gaan. Er is overleg met de drie deelgebieden om te kijken hoe rest van de Bikkergelden kan worden ingezet in overleg met de gemeenten. De twintig miljoen is gereserveerd voor Poort van Hoorn, Haarlem Nieuw Zuid en de fietsenstalling in Hilversum. Voor Haarlem Nieuw Zuid en Poort van Hoorn is een bijdrage van het Rijk aangevraagd, waar GS nog op wacht. Als deze reservering niet wordt toegekend, zal GS de commissie informeren. De subsidie aan Hilversum is al toegekend. Gedeputeerde Olthof zal de vraag van Volt over het bereiken van het doel bij de start van de aanbesteding schriftelijk beantwoorden.	
Brief overzicht naar PS bij actualisatie iMPI.	VVD	10-02-2025	Olthof, J.	De heer Boer (VVD) merkt op dat de in november 2024 ingediende motie ‘De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur’ (motie 99-2024) werd verzocht om een overzicht naar Provinciale Staten te sturen bij de	

				actualisatie van het iMPI. Dit overzicht ontbreekt en hij vraagt de gedeputeerde om een verklaring. Gedeputeerde Olthof zegt toe dat de brief begin maart bij GS ligt.	
Onderzoeken snelheidsverlaging N203	D66	14-10-2024	Olthof, J.	Voor de snelheidsverlaging op de N203 betekent dit dat 265 de weginrichting moet worden aangepast, waarbij ook de uitstraling van de weg moet worden aangepast. De gedeputeerde zegt toe de onderzoeken die hiernaar zijn gedaan, toe te sturen.	Update 04-02-2025: Snelheidsverlaging op de N203 is één van de onderzoeksvarianten in de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen. De resultaten van de studie worden in het eerste kwartaal opgeleverd en daarna gedeeld met de Staten.
toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking	D66	14-10-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof benadrukt dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking door GS zeer serieus wordt genomen. Hij zegt toe de commissie schriftelijk op de hoogte te stellen van de voortgang van de planning en vóór de PS-vergadering de aanvullende informatie te verschaffen	Update 04-02-2025: Binnenkort volgt een brief over de stand van zaken rondom de toegankelijkheid van het openbaar vervoer
Woonwensenonderzoek Noord-Holland Noord	Volt	30-09-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt er op terug na ambtelijk overleg zodat gereflecteerd kan worden hoe we uitvoering kunnen geven aan deze motie op zo'n efficiënt mogelijke manier. Vanuit een positieve invalshoek natuurlijk, afhangende of uw Staten besluiten om hem	

				aan te nemen, want ik laat het aan de Staten. Maar dat wij even nagaan hoe we hier zo goed mogelijk invulling aan kunnen geven en daar even op terugkomen bij u. Ik denk bij uw Statencommissie in een volgende keer. Niet de eerstvolgende, maar die keer daarna waarschijnlijk.	
Regenwater in evaluatie actieagenda	CU	30-09-2024	Beemsterboer, J.	Toekomstbestendig bouwen is onderdeel van de evaluatie. En omdat opvang van regenwater onderdeel is van toekomstbestendig bouwen, is dat ook onderdeel van de evaluatie. Het zal een klein onderdeel zijn, denk ik, maar het is wel een onderdeel.	Evaluatie / monitoring komt Q2.Q3 2025
Informeren meting versnellen woningbouw	PvdA	30-09-2024	Beemsterboer, J.	Informeren verantwoording over hoe we het geld hebben uitgegeven en wat het effect is van die uitgaven bij versnelling van de woningbouw	Monitoring Q2/Q3 2025
Participatie plan Ruimtelijk Voorstel	Volt	30-09-2024	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt toe om de optie burgerberaad, maar ook andere innovatieve mogelijkheden om te kijken van of dat ergens bij past, bij een traject en wat dat dan inhoudt, wordt meegenomen in de overwegingen in het participatieplan.	

Provincie Noord-Holland

Informatie en keuzes ruimtelijk arrangement	D66	30-09-2024	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt toe als bekend is hoe Ruimtelijk arrangement eruit ziet en wat het inhoud dat met de commissie gedeeld.	
Geitenhouderijen delegatie mandaat VGO-onderzoek		15-07-2024	Beemsterboer, J.	Hoe zit het nou met die delegatie over het mandaat op het moment dat uit het VGO-onderzoek uitstel bijvoorbeeld of dat er pas later een besluit wordt genomen, geldt er een einddatum? Gedeputeerde Beemsterboer doet toezegging willen doen. En dat is namelijk dat bij de eerstvolgende herziening, volgend jaar dus, van de Omgevingsverordening het mandaat in principe terugkomt naar de Staten, tenzij we reden hebben om hem in stand te laten en dan zullen we dat motiveren. In de basis geeft u ons het mandaat. Daar zijn wel termijnen aan gekoppeld natuurlijk en dat is ook duidelijk gekoppeld aan het RIVM-rapport. Gedeputeerde Beemsterboer gaat na of dat ook eindigt als daar niet aan voldaan wordt. In het voorstel staat een verwijzing naar dat VGO-onderzoek. Wij waren net even aan het overleggen met elkaar en wij kwamen tot de conclusie dat het VGO-onderzoek zich niet	

				beperkt tot- Dit is volgens mij dan het tweede VGO-onderzoek. Er zou in theorie nog een derde of een vierde kunnen komen als dat uitgesteld zou zijn. Dus daarom hebben we geprobeerd aan te geven: die delegatie blijft in de basis in stand tot de herziening van de Omgevingsverordening van volgend jaar.	
Geitenhouderijen		15-07-2024	Beemsterboer, J.	Er zijn eigenlijk drie scenario's naar aanleiding van het RIVM-onderzoek straks, ervan uitgaande dat dat inderdaad aan het eind van het jaar komt. Ofwel die longontstekingen zijn duidelijk herleidbaar naar de geitenhouderij, ofwel die zijn duidelijk niet herleidbaar naar de geitenhouderij, ofwel het is onduidelijk of er is vervolgonderzoek nodig. Wij willen de toezegging doen dat, als het niet duidelijk herleidbaar of duidelijk niet-herleidbaar is, dat we het dan, naast wat we sowieso zullen doen, het voorleggen aan de commissie, ook voor zullen leggen voor wensen en bedenkingen aan Provinciale Staten; en dat we geen besluit nemen dan nadat het besproken is in ofwel de commissie ofwel in dat derde scenario, Provinciale Staten. Als het RIVM-rapport duidelijk is - en dat kan twee kanten op gaan:	

				of herleidbaar of niet-herleidbaar - dan kunnen we zo snel mogelijk een besluit nemen. Dan zullen we het in die beide gevallen, dus duidelijk of niet duidelijk, wel voorleggen aan de commissie, niet aan PS, voor wensen en bedenkingen. Als het onduidelijk is of als er twijfel over is of als er vervolgonderzoek zal zijn, dan leggen we het ook voor aan PS voor wensen en bedenkingen. Dat is de toezegging die we willen doen.	
Informatie schadelijke stoffen meting A8/A9		20-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat hij de commissie zal informeren en een schriftelijke reactie zal geven over Informatie schadelijke stoffen meting A8/A9.	Update 16-09-2024: Zodra de locatie van het meetstation bekend is wordt PS geïnformeerd over de metingen.
Onderbesteedingen en overschotten bij het OV		17-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat als er tegenvallers zijn bij onderbestedingen en overschotten bij het OV, deze door GS met de commissie Ruimte zullen worden besproken.	Update 16-09-2024: In Q1/Q2 2025 volgt een GS-nota: Herinvestering OV-budget (hoe omgaan met overschotten) om dit met PS te bespreken.
Toelichting van de Zonneladder		17-06-2024	Kocken, R.	Gedeputeerde Kocken zegt toe dat er gekeken zal worden naar een duidelijker toelichting van de zonneladder zodat het iets meer als een ladder leest	

Provincie Noord-Holland

Aanscherpen punt 9 ontwerp derde herziening omgevingsverordening	GroenLinks	17-06-2024	Rommel, E.	De gedeputeerde zegt toe dat punt 9 aangescherpt kan worden om te verduidelijken dat de woningbouwplannen in de planfase al voorgelegd worden aan GS.	
Aanvragen van gemeenten voor financiële ondersteuning versnellen woningbouw	CDA	17-06-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe PS op de hoogte te stellen van alle aanvragen van gemeenten voor financiële ondersteuning.	
Evaluatie Wonen boven winkels		17-06-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe dat de evaluatie hiervan zal worden gecommuniceerd aan de commissie	
Ambtelijke capaciteit projecten Versnellen		17-06-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt met een voorstel over hoe de ambtelijke capaciteit bij gemeenten verbeterd kan worden.	

Provincie Noord-Holland

Woningbouw					
Visie publieke mobiliteit	PvdD	10-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof doet de toezegging om elementen nadrukkelijk worden meegenomen in het vervolg om 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. In de Nota van Uitgangspunten zit die nog niet. Het is nog een concept. PS kan deze inbreng hierop leveren. Gedeputeerde kijkt of gaat over hubstrategie, of het gaat over het ov of andere vormen, dat we die beleving extra aandacht zullen geven.	
Pilot provinciaal vervoer Texel		08-04-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof heeft toegezegd dat hij met een notitie en brief komt met in ieder geval een update t.a.v. coalitieakkoord en robuuste oplossingen. Gedeputeerde zegt toe om daar een terugkoppeling op te geven van, wat is nu het algemene beeld, waar staan we nu en wat mogen hiervan verwachten? Ik doe u	Update 17-06: Op dit moment zijn we bezig met een herijking van het lijnennet op Texel en de invulling van de Texelhopper. Connexxion komt met een voorstel wat als input wordt meegenomen voor de komende aanbesteding van de nieuwe ov-concessie NoordWest Noord-Holland.

				wel de toezegging om u terugkoppeling te geven van het gesprek wat ik binnenkort heb.	
Bouw Stompetoren West		15-01-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer houdt de commissieleden Ruimte op de hoogte over de stand van zaken bouwen bij Stompetoren West. Gedeputeerde nodigt de statenleden misschien ook mee naar de locatie. Er vinden nu gesprekken plaats onder de huidige afspraken van het coalitieakkoord, daar is ook gedeputeerde Rommel bij betrokken.	
haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West		11-09-2023		Gedeputeerde Beemsterboer vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen bij de commissie. Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden.	
Technische Briefing Mobiliteitsaanpak Texel Den-Helder	BBB			Verzoek voor een technische briefing Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder 2040. Voor of net na de zomer 2025 wordt er een technische briefing georganiseerd over dit onderwerp in samenhang met het maritiem Cluster (Commissie Bestuur).	

Provincie Noord-Holland

Woonwense nonderzoek Noord-Holland Noord	Volt		Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt er op terug na ambtelijk overleg zodat gereflecteerd kan worden hoe we uitvoering kunnen geven aan deze motie op zo'n efficiënt mogelijke manier. Vanuit een positieve invalshoek natuurlijk, afhangende of uw Staten besluiten om hem aan te nemen, want ik laat het aan de Staten. Maar dat wij even nagaan hoe we hier zo goed mogelijk invulling aan kunnen geven en daar even op terugkomen bij u. Ik denk bij uw Statencommissie in een volgende keer. Niet de eerstvolgende, maar die keer daarna waarschijnlijk.	

Rew7TR Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	17 maart 2025
Commissievoorzitter	:	mw. M. Poot
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M.Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. den Boer, dhr. R. Nijkamp,
	GL	: statenlid P. Korzelius, statenlid W. Freeman
	VVD	: dhr. J. van Gilse, dhr. J. Boer
	D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom,
	PvdA	: dhr. C. Vonk
	PVV	: dhr. D. De Moel
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr. J. Kes
	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. W. Koning
	JA21	: dhr. D. van den Berg, dhr. R. Broertjes,
	PvdD	: mw. A. Egbers, mw. H. Vonck
	Christen Unie	: mw Y. Buit, dhr. M. Klein
	Volt	: dhr. B. Bonekamp,
	50PLUS	: dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm
	FvD	: de heer Bilgin, mw C. Middelkoop
Gedeputeerden:	mw. E. Rommel, dhr. J. Beemsterboer, dhr. J. Olthof	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening vergadering

De voorzitter opent de vergadering om 18.15 uur. Statenlid De Weerdt heeft zich afgemeld. Er zijn drie rondvragen aangemeld:

- Rondvraag van GL over contra-expertise bomen
- Rondvraag van het CDA over het fietsknelpunt N206
- Rondvraag van de VVD over ontwikkelingen Houtrakpolder

Er zijn negen insprekers aangemeld, bij het Inspreekhalfuur zijn er twee aanmeldingen. Bij agendapunt 4.a. zijn drie aanmeldingen. Bij agendapunt 6.a zijn vier aanmeldingen.

De **voorzitter** meldt dat er een nieuwe werkwijze is rondom de advisering van de commissies aan PS over alle voordrachten. Voortaan zal de voorzitter van de commissie tijdens de Provinciale Statenvergadering een beknopte samenvatting geven van de belangrijkste bespreekpunten uit de commissievergadering, inclusief toezeggingen van het college en aangekondigde moties en amendementen. De verwachting is dat dit PS beter in staat stelt zich te richten op een efficiënte besluitvorming, zonder onnodige herhaling van discussies die al in de commissies hebben plaatsgevonden.
Op de uitloopavond van donderdag 20 maart staat er een interactieve sessie gepland over het ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord en het werkboek Regie op de ruimte. De sessie begint om 18.15 uur in de Statenzaal en de zijzalen. Gezien het interactieve karakter wordt deze sessie niet uitgezonden.

2 Inspreekhalfuur

Er zijn twee aanmeldingen ontvangen.

De heer Frequin spreekt in namens de gemeente Ouder-Amstel over de weigering van het ontheffingsverzoek Holendrechterweg 54-A in Ouderkerk aan de Amstel

De heer **Frequin** wijst erop dat de gemeenteraad in 2022 het bestemmingsplan voor Holendrechterweg 54a heeft vastgesteld. Dit plan maakt de bouw van twee woningen op het perceel Holendrechterweg 54a mogelijk, als compensatie voor de beëindiging en sloop van het daar gevestigde autoschadebedrijf. De bedrijfsbestemming vervalt daarmee en maakt plaats voor een woonbestemming, zowel voor de bestaande woning als voor de twee nieuw te bouwen woningen. De provincie heeft bezwaar aangetekend en er loopt nog een beroepsprocedure. In reactie daarop heeft de gemeente een ontheffingsverzoek ingediend, waarin zij voorstelt in plaats van twee, slechts een woning toe te staan, onder voorwaarde dat het garagebedrijf verdwijnt. De gemeente blijft het vervangen van het bedrijf door woningbouw, passend en wenselijk vinden.
Hoewel de provincie het initiatief inhoudelijk steunt, voldoet het plan niet aan de huidige provinciale regels en zijn er volgens GS geen uitzonderlijke omstandigheden om hiervan af te

wijken. GS is echter wel voornemens om de provinciale verordening aan te passen zodat dit soort initiatieven vanaf 1 januari 2026 mogelijk worden. De heer **Frequin** roept PS op om dit tijdspad haalbaar te maken en bij de aanpassing aandacht te houden voor de criteria die in de verordening worden opgenomen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen.

De heer **Van Gilse** (VVD) wil weten welke hulp de heer Frequin van PS verwacht. De heer **Frequin** vraagt PS om scherp in de gaten te houden dat het tijdspad gehaald wordt en ervoor te zorgen dat er geen m^2-criterium wordt opgenomen.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of het klopt dat de heer Frequin in principe tevreden is met de toezegging van GS dat dit in de wijziging van de omgevingsverordening wordt meegenomen en dat de vraag aan PS is om het traject goed te monitoren of dat er nog andere punten zijn. De heer **Frequin** denkt dat het juridisch en beleidsmatig mogelijk was geweest om de ontheffingsvergunning wel af te geven en zegt niet uit te zijn op een juridische confrontatie. Hij roept PS op om de gedeputeerde in deze kwestie nauwlettend te volgen.

De heer Jak spreekt in namens de stichting SPIJT en geeft een reactie op het C-stuk over het verzoek van de gemeente Wormerland inzake de ontheffing BPL.
De heer **Jak** zegt dat de stichting SPIJT zich tot doel stelt om alternatieve oplossingen te vinden voor het tennis- en padelpark op het ijsbaanterrein in Wormer. De heer **Jak** pleit voor alternatieve locaties voor het geplande tennis- en padelpark op het ijsbaanterrein in Wormer, dat grenst aan het waardevolle Natura2000-gebied. De aanleg van het park zou negatieve effecten hebben op natuur en stiltegebied, waarvoor de gemeente al om versoepeling van de grenzen heeft gevraagd. De stichting SPIJT heeft meerdere alternatieven ontwikkeld, waaronder twee varianten aan de Spekhuisstraat, nabij het gemeentehuis en drie aan de Spatterstraat. Deze alternatieven zijn voordeliger, beter bereikbaar, centraler gelegen en sparen het natuurgebied. Bij de Spekhuisstraat blijven de geplande 169 woningen behouden en worden alleen de sportfaciliteiten verplaatst. Eén variant aan de Spatterstraat betreft renovatie van bestaande sporthallen die volgens nieuw onderzoek nog in goede staat verkeren. Groot voordeel voor de tennisverenigingen is dat er vrijwel direct padel aangeboden kan worden wat belangrijk is voor het ledenbehoud. De heer **Jak** benadrukt dat deze varianten goed uitvoerbaar zijn, minder kosten met zich meebrengen en natuurbehoud mogelijk maken. Hij roept op om deze alternatieven serieus te overwegen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen.

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of het inderdaad uitsluitend om padelbanen gaat en niet om tennisbanen. Daarnaast wil hij weten in hoeverre er door de gemeenteraad is gereageerd op het door bewoners ingediende alternatieve initiatief en of daarbij is gesproken over burgerparticipatie.
De heer **Jak** geeft aan dat de drie bestaande tennisbanen gaan fuseren en daarvoor komt een tenniscomplex in de plaats waaraan padelbanen worden toegevoegd. De stichting SPIJT heeft zelf het initiatief tot burgerparticipatie genomen.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of er ook nadelen kleven aan de aangedragen alternatieven en of deze worden meegenomen in de doorrekeningen. Volgens de heer **Jak** bieden de alternatieven vooral voordelen. Met name het renovatie-alternatief is gunstig: het aantal woningen is iets lager, maar de kosten zijn ook lager. De woningbouw als financieringsmiddel blijft behouden voor de verduurzaming van de sportaccommodaties en de voorstellen zijn financieel onderbouwd.
Mevrouw Vonck (PvdD) vraagt waarom de gemeente hardnekkig vasthoudt aan het huidige plan om de ijsbaan weer op te schuiven.
De heer **Jak** antwoordt dat het initiatief al zes jaar geleden door de toenmalige wethouder is gestart en dat hij vermoedt dat dit een prestigeverhaal is geworden.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of de heer Jak kan bevestigen dat de nieuwe locatie van de ijsbaan in Natura2000- gebied ligt. De heer **Jak** is hiervan niet op de hoogte.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt of de alternatieve locaties in de twee industriële gebieden ten koste zouden gaan van bestaande functies, of dat deze beschikbaar zijn voor de aanleg van tennis- en padelbanen.
De heer **Jak** geeft aan dat het om een groenstrook gaat, maar dat hij de exacte bestemming van die locatie op dit moment niet paraat heeft.

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

Statenlid **Freeman** (GL) merkt op dat hij in het verslag van 10 februari graag de inhoud of strekking van zijn rondvraag over het tennis- en padelcomplex had teruggezien. De **voorzitter** geeft aan dat hij dit per mail aan de griffier kan doorgeven. Het verslag van 24 februari en het verslag van 25 november 2024 worden hierna vastgesteld.

3.a Planningsoverzicht

De heer **Bonekamp** (Volt) wijst erop dat het planningsoverzicht, laatst bijgewerkt op 10 maart, drie onderwerpen vermeldt die niet op de agenda van vandaag staan. Hij vraagt of het planningsoverzicht actueel gehouden kan worden.

De **voorzitter** bevestigt dat het planningsoverzicht actueel wordt gehouden en dat er extra aandacht aan zal worden besteed.

4. B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

4.a. Ontheffingsverzoek asielopvang Schagen Oost

Toelichting: De gemeente Schagen heeft de provincie Noord-Holland gevraagd ontheffing te verlenen voor verlenging van de opvang van asielzoekers in Schagen Oost. Gedeputeerde Staten willen voordat zij een besluit nemen de wensen en bedenkingen horen van de commissieleden Ruimte.

Hiervoor zijn drie aanmeldingen voor insprekers ontvangen.

Behandelvoorstel: met elkaar en gedeputeerde het ontheffingsverzoek Asielopvang Schagen Oost bespreken.

Mevrouw **Grippeling** spreekt namens circa veertig omwonenden en vele inwoners van Schagen. Zij roept op om de status van het Beschermd Landschap in Schagen Oost te respecteren en de verlenging van de asielopvang daar af te wijzen. Het gebied is van grote cultuurhistorische en recreatieve waarde en zou na een jaar opvang teruggegeven worden aan de omgeving. Nu de gemeente alternatieve locaties heeft gevonden in Dirkshorn en Waarland – beide geschikt en buiten het Beschermd Landschap – pleit zij ervoor deze te gebruiken. Een verlenging in Schagen-Oost zou bovendien leiden tot een ongewenste uitbreiding. Mevrouw **Grippeling** doet een dringend verzoek om de oorspronkelijke belofte na te komen en te kiezen voor duurzame alternatieven.

Mevrouw **Van Vuuren**, gemeenteraadslid in Schagen, spreekt namens de gemeenteraad en pleit voor een verlenging van de ontheffing voor asielopvang in Schagen-Oost met ten minste vijf jaar. Volgens de raad is er geen geschikte alternatieve locatie binnen de gemeente. Het COA is

tevreden over de huidige opvang, en zonder verlenging kan Schagen niet voldoen aan de wettelijke taakstelling uit de spreidingswet. Hoewel omwonenden de verlenging als onrechtvaardig ervaren, is het draagvlak goed en zijn er weinig klachten. De gemeente streeft naar een goede balans tussen bewoners en asielzoekers, met een verhouding van 1-op-10. De opvang staat los van woningbouwplannen. Een verlenging biedt ruimte voor opvang op menselijke schaal. Mevrouw **Van Vuuren** roept op tot een verlenging van de ontheffing om Schagen een gastvrije gemeente te laten zijn.

De heer **Koonings** spreekt in op persoonlijke titel en woont tegenover de asielopvang in Schagen-Oost. Hij zegt dat zijn woning destijds is verkocht als 'polderzichtwoning', maar dat dit uitzicht inmiddels is aangetast. Hij vindt dat een stuk natuur is vernietigd en pleit voor meer natuurbehoud in Nederland. De verplaatsing van de opvang van Petten naar Schagen-Oost noemt hij slinks verlopen. Hij uit zorgen over een mogelijke belangenverstrengeling van de burgemeester, aangezien de burgemeester zowel verantwoordelijk is voor asielzoekers binnen haar portefeuille als voorzitter is van de regionale regietafel voor asielopvang, terwijl zij daarnaast ook ondernemer is. Hij stelt dat omwonenden slecht geïnformeerd zijn, bijvoorbeeld over het bezoek van de commissie Ruimte, en dat er met twee maten wordt gemeten. De opvangcapaciteit is stapsgewijs verhoogd zonder overleg met omwonenden. Ook is hij kritisch op de verwarring tussen crisisnoodopvang en noodopvang in Petten. Hij roept de provincie op om zich te houden aan de oorspronkelijke toezegging van maximaal een jaar opvang. Het COA wil de crisisnoodopvang in Petten omzetten naar reguliere noodopvang. Waar crisisnoodopvang bedoeld is als tijdelijke oplossing, staat op het bord langs de weg al vermeld dat het om noodopvang gaat, die maximaal vijf jaar mag blijven staan. Volgens de heer **Koonings** richt de gemeente zich eenzijdig en zonder oog voor alternatieven op Schagen-Oost, waarbij de plannen voortdurend wijzigen. Hij roept de provincie op vast te houden aan de eerder toegezegde termijn van maximaal een jaar opvang.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt aan mevrouw Van Vuuren waarom de locaties Waarland en Dirkshoorn zijn afgewezen door de gemeenteraad en waarom unaniem is gekozen voor locatie Schagen-Oost.
Mevrouw **Van Vuuren** licht toe dat het college een voorstel heeft gedaan voor opvanglocaties in Dirkshorn en Waarland, maar dat vanwege het beperkte OV en de voorzieningen in deze kleine

kernen is uiteindelijk gekozen voor Schagen-Oost, waar de voorzieningen beter zijn en de draagkracht groter is.

De heer **Bonekamp** (Volt) stelt dat de dorpen meer dan vijftienhonderd inwoners hebben en dat de 1-op-10 norm daar toepasbaar is. Mevrouw **Van Vuuren** reageert dat niet alleen het aantal inwoners, maar ook de aanwezigheid van voorzieningen is meegewogen in de keuze voor Schagen-Oost.

Mevrouw **Berkvens** (D66) uit haar verwarring over het afvallen van de kleinere dorpen op basis van de 1-op-10 norm. Daarnaast vraagt zij of het klopt dat het rapport pas na de bijeenkomst is opgesteld.

Mevrouw **Van Vuuren** legt uit dat in de betreffende dorpskernen minder mensen wonen dan de cijfers voor Dirkshorn en Waarland doen vermoeden, omdat het om uitgestrekte landelijke gebieden gaat. De gemeente heeft eerst zelf onderzoek gedaan en daarna, op verzoek van de provincie, aanvullend extern onderzoek laten uitvoeren.

De heer **Nijkamp** (BBB) merkt op dat in de presentatie wordt gesteld dat de asielopvang en woningbouw twee aparte trajecten zijn, maar dat deze in de praktijk door elkaar lijken te lopen.

Mevrouw **Van Vuuren** bevestigt dat het om gescheiden trajecten gaat. Voor de asielopvang is gekeken naar wat op de huidige locatie mogelijk is, wat heeft geleid tot een plek aan de provinciale weg. Tegelijk loopt er een apart traject voor woningbouw in hetzelfde zoekgebied. Het huidige BPL-gebied wordt tijdelijk gebruikt voor asielopvang en krijgt na afloop een groenbestemming. De woningbouw is gepland op een andere locatie binnen het gebied.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) wijst erop dat in het gemeentelijke rapport van 20 januari 2025 ook 't Zand wordt genoemd als mogelijke locatie met 150 opvangplekken. In combinatie met Dirkshorn en Waarland zou hiermee aan de 1-op-10 norm worden voldaan. Mevrouw **Van Vuuren** reageert dat 't Zand niet in het oorspronkelijke voorstel van het college stond en dat bij de beoordeling ook is gekeken naar bereikbaarheid en voorzieningen.

Mevrouw **Bouhlel** merkt op dat zowel 't Zand als Waarland busverbindingen hebben en op ongeveer dertig minuten loopafstand van Schagen-Oost liggen. Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat de bus in Waarland een buurtbus is die in het weekend niet rijdt, terwijl bij 't Zand wel een reguliere buslijn loopt maar dat Schagen meer OV-mogelijkheden biedt zoals bus- en treinverbindingen.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) wijst op de gevoeligheid bij PS om geen ontwikkelingen toe te staan in Beschermd Landschap en op eerdere toezeggingen hierover door de gemeente dat het voor een jaar zou zijn. Ze vraagt hoe dit zich verhoudt tot behoorlijk bestuur.

Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat de gemeente intensief heeft gezocht naar alternatieve locaties, maar uiteindelijk toch bij Schagen-Oost is uitgekomen. Ze benadrukt dat elke locatie weerstand oproept en dat uitzicht nergens gegarandeerd is.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vindt dat geen sterk argument en merkt op dat het dan wéér de omwonenden zijn die dat moeten accepteren. Ze vraagt wat er gebeurt als de opvang niet doorgaat en statushouders niet terechtkunnen.

Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat de gemeente inzet op een ontheffing van vijf tot tien jaar als tijdelijke voorziening en dat een nieuwe gemeenteraad er later opnieuw naar kan kijken indien de kwestie nog speelt.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt aan mevrouw Van Vuuren hoe de inwoners zijn meegenomen in het proces, aangezien eerder was toegezegd dat de opvang slechts een jaar zou duren. Ze verwijst daarbij ook naar de zorgen van de heer Koonings.

Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat inwoners zijn betrokken bij de eerdere locaties van Dirkshoorn en Waarland en dat er een informatieavond is georganiseerd toen duidelijk werd dat Schagen-Oost langer in beeld bleef. De heer **Koonings** stelt echter dat omwonenden niet goed zijn meegenomen bij de locaties van Dirkshorn en Waarland. Volgens hem is sinds november niets meer gecommuniceerd en is er voorafgaand aan de plaatsing van de opvang geen onderzoek gedaan naar andere locaties, dat onderzoek is pas achteraf gedaan.

De heer **De Boel** (PVV) vraagt wat er gebeurt als wordt vastgehouden aan de oorspronkelijke afspraak van een jaar opvang en of er dan een plan B is.

Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat er geen plan B is; in dat geval kunnen de asielzoekers niet worden opgevangen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het debat.

Statenlid **Korzelius** (GL) stelt dat de kernvraag is of het azc op de huidige locatie kan blijven. Hij erkent dat de voorzieningen in Dirkshorn en Waarland minder zijn dan in Schagen-Oost. De huidige bewoners van het azc waarderen de locatie, er is sprake van voldoende afstand tot omliggende woningen en de gemeenteraad heeft unaniem gekozen voor deze plek. Alternatieve locaties zijn niet snel te realiseren. Hij pleit voor een positief advies om het azc op de huidige locatie te behouden, maar benadrukt dat een evaluatie gewenst is.

Interruptie door mevrouw **Bouhlel** (SP) merkt op dat GL altijd pleit voor het behoud van groen, maar nu instemt met het gebruik van Beschermd Landschap voor een azc en mogelijk ook voor

woningbouw. Ze vraagt of statenlid Korzelius het ermee eens is dat er beter had moeten worden gekeken naar alternatieve locaties in het rapport.

Statenlid **Korzelius** (GL) bevestigt dat GL voor behoud van groen en bescherming van BPL is, maar spreekt zijn waardering uit voor de inzet van de gemeente Schagen. Hij wijst erop dat het huidige azc naar tevredenheid functioneert en dat de meerderheid van de raad er positief tegenover staat. Daarom vindt hij het belangrijk om handhaving op deze locatie voor vijf tot tien jaar positief te adviseren.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of locaties als 't Zand wel serieus zijn onderzocht, en wat dan precies de inzet van de gemeente was. Statenlid **Korzelius** (GL) antwoordt dat er naar veel locaties is gekeken, maar dat de gemeenteraad die niet geschikt achtte. Dat vindt hij een voldoende reden om de huidige locatie te handhaven.

Op de vervolgvraag van mevrouw **Bouhlel** (SP) of de nieuwe locatie 't Zand niet alsnog verder onderzocht moet worden, reageert statenlid **Korzelius** (GL) dat de argumenten voor die locatie minder zwaarwegend zijn dan die voor de huidige keuze van de gemeenteraad.

Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt dat het rapport een doelredenering bevat en vraagt of de fractie van GL het ermee eens is dat het rapport te summier is. Statenlid **Korzelius** antwoordt dat er inderdaad sprake is geweest van een bepaalde redenering, maar dat GL, alles afwegende en kijkend naar de totale opsomming van factoren, kiest voor een positief advies voor handhaving van het azc op de locatie Schagen-Oost.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) merkt op dat GL zich altijd heeft uitgesproken tegen bouwen in Beschermd Landschap, maar nu instemt met het bouwen van vijfentwintig woningen daar, inclusief maatwerk. Ze wijst erop dat eerder was afgesproken dat de opvang in Schagen-Oost tijdelijk zou zijn en vraagt of GL het met haar eens is dat een betrouwbare overheid zich aan afspraken moet houden, of dat de partij meegaat met de gemeenteraad om hiervan af te wijken.

Statenlid **Korzelius** (GL) antwoordt dat de keuze voor Schagen-Oost unaniem is genomen door de gemeenteraad, en dat hij dat als een belangrijk signaal ziet om positief te adviseren.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) stelt dat de gemeenteraad iets anders is dan de provincie en vraagt of er wel voldoende informatie beschikbaar is voor een zorgvuldige afweging. Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan dat hij zich niet alleen op de rapporten baseert, maar zich breder heeft georiënteerd. Zijn conclusie blijft dat GL positief adviseert over het handhaven van het azc op de huidige locatie. Statenlid **Korzelius** geeft aan dat zijn fractie de beoordeling over het handhaven van het azc op de huidige locatie los ziet van de mogelijke aanwijzing van Schagen-Oost als woningbouwlocatie. Hij vraagt de gedeputeerde om duidelijkheid over de adviesaanvraag over de locatie van het azc, aangezien daarin geen standpunt van GS is opgenomen. Hij wil weten of

GS nog een standpunt inneemt of het oordeel van de commissie afwacht. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of Statenlid Korzelius zich ervan bewust is dat de provincie de asielopvang en de woningbouwlocatie aan elkaar koppelt. Statenlid **Korzelius** benadrukt dat hij de beoordeling van het azc los ziet van de woningbouwlocatie.

Interruptie door mevrouw **Bouhlel** (SP), zij merkt op dat hoewel statenlid Korzelius de asielopvang en woningbouw los wil zien, het stuk vanuit GS deze zaken juist wel aan elkaar koppelt. Statenlid **Korzelius** (GL) antwoordt dat dit juist de reden is waarom hij expliciet aangeeft dat zijn fractie deze onderwerpen nadrukkelijk níet aan elkaar gekoppeld wil zien.

De heer **Vonk** (PvdA) sluit zich aan bij de gedachtegang van Statenlid Korzelius. Hij wijst erop dat Schagen de taak heeft om driehonderd asielzoekers op te vangen en daarom heeft verzocht om maximaal tien jaar opvang op de huidige locatie. Hij vraagt het college om nogmaals duidelijk uit te leggen waarom het maatgevend is om op deze locatie uit te komen. Hij denkt dat een tijdelijke vergunning van maximaal tien jaar een precedent kan scheppen en wil weten of de gedeputeerde dat ook zo ziet. De PvdA is van mening dat het beter is om de opvanglocatie langdurig op een plek te behouden.

Interruptie door mevrouw **Bouhlel** (SP), zij vraagt om uitleg van de heer Vonk over de ogenschijnlijke tegenstrijdigheid tussen het principe ‘afspraak is afspraak’ en het toch geven van een positief advies voor verlenging van de opvang in Schagen-Oost.

De heer **Vonk** (PvdA) erkent dat het rapport niet heel sterk is onderbouwd, maar geeft aan de redenering van het college toch te kunnen volgen.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) wil weten of hij zich ervan bewust is dat het hier om een verdubbeling van de opvangcapaciteit gaat. De heer Vonk (PvdA) bevestigt dat het om driehonderd plekken gaat.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waarom hij, ondanks een ondermaats rapport, toch een positief advies ondersteunt. De heer **Vonk** antwoordt dat het rapport niet het enige argument is; er spelen ook andere overwegingen mee, en daarom kan hij in grote lijnen instemmen. Hij stelt voor om nu toestemming voor een periode van twee jaar te geven en die tijd te gebruiken voor verder onderzoek in het gebied.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of ze het goed begrijpt dat de heer Vonk vindt dat de trajecten voor opvang en woningbouw wel verbonden moeten worden. De heer **Vonk** (PvdA) bevestigt dat en zegt dat het merkwaardig zou zijn om die relatie niet te onderzoeken, het zijn volgens hem geen gescheiden trajecten.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) uit zorgen over de koppeling tussen noodopvang en mogelijke woningbouw na twee jaar. De heer **Vonk** (PvdA) stelt dat hij niet op de feiten wil vooruitlopen, maar het goed vindt dat er verder onderzoek komt.

De heer **Broertjes** (JA21) concludeert dat de heer Vonk erkent dat in deze periode ook woningbouw wordt onderzocht. De heer **Vonk** (PvdA) benadrukt dat woningbouw momenteel niet aan de orde is, maar dat onderzocht moet worden of dit mogelijk is.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of de PvdA een ontheffing van een tot twee jaar of van vijf tot tien jaar steunt. De heer **Vonk** (PvdA) wil eerst een onderbouwing van het college voordat hij zich hierover uitspreekt.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) erkent dat het een complexe kwestie is, mede omdat eerder is gecommuniceerd dat het om tijdelijke opvang zou gaan. Toch is er nu steun voor langdurige opvang, terwijl er discussie is over alternatieve locaties en de mogelijke koppeling met een woningbouwverkenning. Ze vindt het slecht bestuur als PS de ontheffing weigert vanwege het Beschermd Landschap, maar het gebied later wel als woningbouwlocatie aanwijzen. Ze pleit ervoor de tijdelijke opvang toe te staan voor de periode die nodig is om het verkenningstraject naar woningbouw af te ronden, waarna heroverwogen kan worden wat een geschikte locatie is voor langdurige opvang, met beter onderzoek naar alternatieven.

Interruptie door de heer **Nijkamp** (BBB), hij wijst erop dat noodopvang maximaal vijf jaar mag duren. Hij vraagt hoe de ChristenUnie daartegen aankijkt.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) antwoordt dat ze doelde op tijdelijke opvang zoals voorgesteld: eerst vijf jaar met mogelijke verlenging tot tien jaar. Hoewel dat voorstel er ligt, heeft haar voorkeur uitdrukkelijk een kortere termijn van twee jaar, om daarna de uitkomst van de woningbouwverkenning af te wachten. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) steunt een kortetermijnoplossing, maar heeft moeite met de huidige formulering. Ze pleit voor heroverweging van een geschikte locatie voor langdurige opvang en hoopt dat GS dit meeneemt in hun besluit.
De heer **Bonekamp** (Volt) merkt op dat Volt doorgaans voorstander is van opvang in grotere kernen, maar kleinschalige opvang boven grootschalige verkiest. Hij vindt het teleurstellend dat de gemeente opnieuw kiest voor de huidige opvanglocatie, ondanks alternatieven als Dirkshoorn en Waarland, waarbij het gebrek aan voorzieningen als argument wordt gebruikt. Volgens hem klopt dat niet, want volgens de projectontwikkelaar van Adamsland zijn er wèl faciliteiten en goed OV. Ook heeft Stichting Dynamisch Dirkshoorn een leefbaarheidsplan opgesteld met ruimte voor diverse woonvormen, wat juist de voorzieningen in stand zou houden. De heer **Bonekamp** valt het op dat er in de brief meer argumenten tegen staan dan

vóór, wat duidt op een negatieve houding van GS. Hij stelt dat het terugkomen op eerdere afspraken het vertrouwen in de politiek schaadt, ook al functioneert de huidige opvang goed. De gemeente stelt dat verlenging noodzakelijk is vanwege de spreidingswet, maar volgens de heer Bonekamp is dit een gevolg van eigen keuzes: niet alle locaties zijn onderzocht. Dit voelt alsof de provincie voor een voldongen feit wordt gesteld en hij vraagt zich af of GS dat ook zo ziet. Daarnaast wijst hij op het verkenningstraject voor woningbouw in Schagen-Oost, wat de situatie compliceert. Tot slot verwijst hij naar een brief uit 2022 waarin de provincie het overleg met wethouder Beemsterboer benoemt en hij vraagt zich af welk advies die wethouder Beemsterboer van toen zou geven aan de huidige gedeputeerde Beemsterboer.

De heer **Van Gilse** (VVD) vond het waardevol om op locatie te kijken en met raadsleden te spreken. Hij sluit zich aan bij de woorden van statenlid Korzelius.

Mevrouw **Koning** (CDA) benadrukt dat de huidige asielopvang goed functioneert en de impact op BPL minimaal is. Onderzoek door een extern bureau onderbouwt de keuze voor deze locatie. Het CDA steunt opvang op deze locatie en dit staat voor het CDA los van de aanvraag voor woningbouwontwikkeling op die locatie. Dat is een ander traject. Vóór 7 april moet er duidelijkheid zijn over de opvanglocatie. Het CDA kiest voor een tijdelijke ontheffing voor de duur van vijf tot maximaal tien jaar op de huidige locatie.

De heer **Nijkamp** (BBB) bezocht het azc en het nieuwe verzoek voor tien jaar opvang op de huidige locatie werd daar besproken. Volgens hem is dit een verantwoordelijkheid van het Rijk onder de spreidingswet. Omwonenden klagen over overlast en waardevermindering, zij zien Muggenburg-Zuid als beter alternatief. Hij waarschuwt dat graafwerk en plaatsing van containers schade aan BL kan veroorzaken. Hoewel de gemeenteraad instemde, wijst hij op het kabinetsbeleid om opvang te verminderen. Hij vraagt of GS rekening houdt met deze beleidswijziging bij het besluit over de verlenging en zo ja, voor hoelang en zo nee, waarom niet. Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66) zij vindt dat BBB vooruitloopt op het kabinetsbeleid en dat de spreidingswet van minister Faber betwijfeld wordt. Zij wijst erop dat plannen van BBB-minister Keijzer mogelijk juist leiden tot méér COA-plekken. Mevrouw **Berkvens** begrijpt de redenering van BBB niet en vraagt waarop deze gebaseerd is. De heer **Nijkamp** (BBB) verwijst naar het hoofdlijnenakkoord, maar erkent dat de spreidingswet nu geldt. De kernvraag blijft volgens de BBB of GS rekening houdt met toekomstig beleid in het hoofdlijnenakkoord.

De heer **Nijkamp** (BBB) sluit zich aan bij statenlid Korzelius: als er opvang komt, dan voor vijf jaar met evaluatie en eventueel verlenging met vijf jaar. Hij is benieuwd naar de reactie van GS.

De heer **De Moel** (PVV) geeft aan dat de PVV een tegengestelde visie heeft ten opzichte van de BBB en benadrukt dat de discussie over de BPL-status niet los gezien kan worden van woningbouw. Omdat de woningbouw in Noord-Holland stroef verloopt, ziet de PVV juist kansen voor ontwikkeling. In Schagen belemmert de huidige BPL-status de ruimtelijke afwegingen van de gemeente en vormt het een blokkade voor nieuwe woningbouwprojecten.
De PVV erkent het belang van het principe 'afspraak is afspraak', maar wijst erop dat de realiteit soms heroverweging vraagt. Door de BPL-status op te heffen of te herbegrenzen, kan de gemeente Schagen weer regie nemen over haar ruimtelijke ontwikkeling. Zeker in het licht van de hoge woningnood biedt de locatie Schagen-Oost volgens de PVV een concrete kans.
Het opheffen van de BPL-status moet wel gepaard gaan met harde en bindende afspraken over woningbouw. De gemeente moet duidelijke toezeggingen doen om daadwerkelijk woningen te realiseren. De PVV pleit daarom voor het schrappen of aanpassen van de BPL-status, mits dit gepaard gaat met woningbouwverplichtingen.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) is geen voorstander van het voorstel en benadrukt dat het in de praktijk om een quasi-permanente voorziening gaat. Ze hecht aan het principe 'afspraak is afspraak' en vindt dat, als afspraken niet worden nagekomen, dit ook moet worden erkend. Zij vindt de keuze voor Schagen-Oost disproportioneel. Zij roept GS op om hierin verantwoordelijkheid te nemen en vraagt hoe GS gaat voorkomen dat gemaakte besluiten telkens opnieuw worden aangepast op basis van lokale weerstand in de gemeente.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) verwijst naar het locatierapport waarin staat dat de gemeente Schagen sterk hecht aan bepaalde elementen in het gebied. Tegelijkertijd wijst zij op belangrijke belemmerende factoren, zoals archeologie, de status van Beschermd Landschap en de nabijheid van een Natura2000-gebied. Ze uit haar verbazing over het feit dat men toch met deze locatie doorgaat, terwijl alternatieven onvoldoende onderzocht lijken te zijn. Ze benadrukt dat het COA stelt dat er voor het huisvesten van driehonderd personen tussen de 12.500m^2 en 18.500 m^2 nodig is. Volgens haar betekent dit dat er onnodig veel BPL-gebied wordt aangetast. Ze vraagt GS om hier duidelijkheid over te geven. Daarnaast wil ze weten waarom er gekozen is voor driehonderd opvangplekken. Ook vraagt ze of het klopt dat de locatie Petten is verkocht aan een projectontwikkelaar en of dat de reden is dat deze locatie is afgevallen. De SP ziet deze opvanglocatie niet los van het verkenningstraject rond woningbouwontwikkeling. Mevrouw **Bouhlel** vraagt daarom hoeveel woningen in Schagen nodig zijn en reeds zijn ingepland en hoeveel asielzoekers er op dit moment al in Schagen-Oost worden opgevangen.
De heer **Broertjes** (JA21) vindt dat hoewel JA21 principieel tegen asielopvang is, het aanvaardbaar dat de noodopvang in Schagen met vijf jaar wordt verlengd. Tegelijkertijd

benadrukt hij dat GS nu al werk moet maken van het woningbouwplan voor deze locatie, zodat de woningbouw direct na afloop van de opvangperiode van start kan gaan. Hij vraagt de gedeputeerde of het mogelijk is om nu al te zorgen dat de woningbouwplannen doorgezet worden zodra de vergunning is afgegeven.

Mevrouw **Berkvens** (D66) constateert dat de gemeente Schagen terugkomt op de eerder verleende ontheffingsvergunning voor een jaar. Volgens haar lijkt het erop dat de uitkomst van het locatierapport al vaststond bij het opstellen ervan. Het rapport is volgens haar summier: locaties vallen af om onduidelijke redenen en belangrijke aspecten zoals ecologie, water en bodem zijn niet onderzocht. De provincie wordt hiermee volgens D66 voor het blok gezet. D66 is benieuwd naar de uiteindelijke keuze van de gedeputeerde. De huidige opvanglocatie lijkt volgens haar geschikt en D66 stelt voor om deze locatie kortstondig te verlengen met maximaal een tot twee jaar. In de tussentijd moet er een degelijk, extern en onafhankelijk onderzoek komen, onder goede begeleiding van de provincie. Ze vraagt of GS dit kan toezeggen. Tot slot benadrukt zij dat de asielopvang niet als opmaat mag dienen voor woningbouwontwikkeling; deze trajecten moeten strikt gescheiden blijven. Ze vraagt de gedeputeerde om dit te bevestigen.

Mevrouw Vonck (PvdD) stemt in met de huidige opvanglocatie, mede omdat het terrein geen natuurgebied betreft en de cultuurhistorische waarde niet wordt aangetast. Zij vraagt om bevestiging dat uitbreiding van het terrein voor de opvang niet noodzakelijk is. Daarnaast verzoekt de PvdD de gedeputeerde om tegemoet te komen aan de wensen van inwoners van Schagen door de locatie beter in te passen in de omgeving. Dit kan door een natuur inclusieve inrichting van de locatie. Mevrouw Vonck begrijpt dat er op de genoemde locatie geen woningen zijn ingetekend. Ze vraagt de gedeputeerde om daarover duidelijkheid te geven.

Interruptie door mevrouw **Buit** (ChristenUnie) zij vraagt aan mevrouw Vonck of zij het niet vreemd vindt dat zij de ontheffing afwijst vanwege BL, terwijl er een paar honderd meter verder wèl gebouwd mag worden. Mevrouw Vonck (PvdD) antwoordt dat het BL niet overal dezelfde kwaliteit heeft. In dit geval draait het om kernkwaliteiten zoals openheid en verkaveling, en die vindt zij niet zwaarwegend genoeg om af te zien van opvang op deze locatie. Ze benadrukt dat ze hiermee geen uitspraak doet over het andere gebied.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Rommel** erkent dat het hier om een lastige kwestie gaat en dat het daarom is het voorgelegd aan PS. Ze benadrukt dat de verkenning naar woningbouw op deze locatie nog moet starten en dat de huidige asielopvang al voor een jaar is toegestaan. De huidige aanvraag betreft een ontheffing om deze opvang te verlengen. GS wil geen koppeling maken tussen het ontheffingsverzoek en de woningbouwverkenning; dit zijn volgens gedeputeerde **Rommel** twee afzonderlijke trajecten en worden ook als zodanig behandeld. De kernvraag aan Provinciale Staten is of men de ontheffing voor opvang wil toestaan. Zo ja, dan moet er gekozen worden voor een termijn van vijf of tien jaar.

Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66), zij vraagt aan gedeputeerde Rommel of ook de optie voor een ontheffing voor een of twee jaar voorligt, naast de voorgestelde termijnen van vijf of tien jaar.

Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat dat zo is en dat een kortere termijn van een of twee jaar mogelijk is. Tegelijkertijd geeft zij aan dat het verzoek om voor vijf tot tien jaar in een keer besloten moet worden. Als het COA-woonunits zou plaatsen waardoor de footprint wordt vergroot, dan moet daarvoor een nieuwe ontheffing worden aangevraagd. De keuze voor tweehonderdvijftig tot driehonderd opvangplekken is een besluit van de gemeente Schagen. Het terrein is volgens de gedeputeerde groot genoeg en zal niet worden uitgebreid.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat zij geen toelichting kan geven op de locatieafweging zoals beschreven in het rapport. Dit rapport is opgesteld door de gemeente Schagen, en op basis daarvan moet PS een besluit nemen. Wat betreft het principe 'afspraak is afspraak', benadrukt gedeputeerde **Rommel** dat het uiteindelijk aan PS is om te besluiten over het BL.

Interruptie door de heer **Vonk** (PvdA), hij vraagt of de gedeputeerde dit besluit niet ziet als een precedent voor toekomstige gevallen.

Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit juist de reden is dat GS de afweging aan PS voorlegt. Ze wil voorkomen dat er een koppeling ontstaat met de verkenning naar woningbouw, omdat dit een apart traject is.

Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat de beoordeling van de ontheffingsaanvraag gebeurt op basis van de huidige wet- en regelgeving. Daarbij staat de verdeling van de opvangcapaciteit los van de aanvraag zelf. Wat betreft de archeologische waarde wijst de gedeputeerde erop dat deze moet worden meegenomen in de beoordeling van de omgevingsvergunning door de gemeente. Uit extern onderzoek is echter gebleken dat er geen archeologische belemmering is op deze locatie. Als er sprake is van aantasting van de footprint, bijvoorbeeld door uitbreiding, dan moet dit gemeld worden bij GS. Een extern en onafhankelijk onderzoek onder begeleiding is een verantwoordelijkheid van de gemeente, niet van de provincie. Wat betreft de natuur

inclusieve inrichting, zou dit eventueel kunnen worden betrokken bij de toekomstige verkenning naar een recreatiegebied, maar het leidt nu niet tot een aanpassing van het ruimtelijke landschap. Dit soort keuzes wordt gemaakt in het verkenningsjaar, maar is op dit moment niet aan de orde.

Interruptie door mevrouw Vonck (PvdD), zij stelt voor om tijdens het verlengde verblijf van asielzoekers het terrein natuurinclusief in te richten. Gedeputeerde **Rommel** vindt dit meer een tip voor de gemeenteraad want GS gaat daar niet over. Tijdens de verkenning kan worden bekeken of een parkachtige inrichting mogelijk is.

Interruptie door mevrouw **Buit** (ChristenUnie), zij wijst erop dat de tussenoptie van een of twee jaar met daarna een heroverweging in plaats van loze beloftes, dat dit het maximale is. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat als daartoe wordt besloten, zal GS kijken naar een passende formulering. Bij een kortere termijn, bijvoorbeeld voor een jaar, moet er echter snel veel geregeld worden, dus de formulering in de ontheffing zal dan anders zijn dan bij een langere termijn.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of GS zich door de gemeente Schagen niet voor een voldongen feit geplaatst voelt. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat PS de uiteindelijke afweging maakt.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wat gedeputeerde Rommel vindt van het proces en het onderzoek dat voorligt. De gedeputeerde erkent dat ‘afspraak is afspraak’ een belangrijk principe is, maar dat ze het in deze situatie ook begrijpelijk vindt dat er heroverwogen wordt. Ze stelt dat het voorliggende onderzoek niet duidelijk laat zien wat het beste alternatief is. Het is aan PS om te bepalen of het onderzoek voldoende is.

De heer **Broertjes** (JA21) informeert waarom er niet direct gestart wordt met woningbouw na afloop van de opvang. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat er een afspraak is gemaakt dat na elke vier jaar een verkenning plaatsvindt of er in Schagen-Oost woningbouw zou moeten plaatsvinden. Woningbouw is een apart traject, maar het besluit om een verkenningstraject in te gaan moet dan wel genomen worden.

De heer **Nijkamp** (BBB) wil weten of het mogelijk is om te kiezen voor tien jaar met tussentijdse evaluatiemomenten, zodat bijvoorbeeld na zes jaar het centrum kan worden beëindigd als dat nodig blijkt. De gedeputeerde geeft aan dat het niet mogelijk is om met evaluatiemomenten te werken binnen een periode van tien jaar. PS kan kiezen voor een termijn van vijf jaar, of vijf jaar met de mogelijkheid tot verlenging tot tien jaar. Er wordt dus niet ‘gemiddeld’ of tussentijds geëvalueerd binnen een vaste ontheffing van tien jaar.

De **voorzitter** vraagt of de commissie kan instemmen met het ontheffingsverzoek. Indien dat het geval is, wil zij weten of de voorkeur uitgaat naar een korte termijn van maximaal twee jaar, of naar een periode van vijf jaar met de mogelijkheid tot verlenging met nog eens vijf jaar.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) geeft aan een motie te willen indienen voor een tweeminutendebat over de termijn en het bouwen in BL, samen met D66 en de ChristenUnie.
Statenlid **Korzelius** (GL) spreekt zich uit voor een minimale ontheffing van vijf jaar, maar wel nadrukkelijk binnen de huidige footprint en met een evaluatiemoment om te bekijken of een verlenging van nog eens vijf jaar nodig is.
De heer **Vonk** (PvdA) laat weten dat PvdA en GL op een lijn zitten en ook kiezen voor een termijn van vijf jaar met een mogelijke verlenging van nog eens vijf jaar.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vindt zowel een korte termijn optie als een lange termijn optie bespreekbaar.
De heer **Bonekamp** (Volt) geeft aan dat zijn partij denkt aan een korte verlenging van de ontheffing, zodat er meer ruimte komt om beter onderzoek te doen naar alternatieve opvanglocatie.
De heer **Van Gilse** (VVD) kiest voor een termijn van vijf tot tien jaar.
Mevrouw **Koning** (CDA) noemt vijf tot tien jaar en vraagt om een peiling in plaats van een tweeminutendebat zodat GS verder kan.
De heer **Nijkamp** (BBB) spreekt zich uit voor een termijn van vijf jaar met een mogelijke verlenging van vijf jaar met daarbij wel de mogelijkheid om het azc eerder te beëindigen als dat niet meer nodig blijkt.
De heer **De Moel** (PVV) vindt het jammer dat er geen gebruik wordt gemaakt van koppelkansen en geeft aan tegen te stemmen omdat de PVV zich houdt aan het principe ‘afspraak is afspraak’.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) is geen voorstander van een lange periode en pleit voor een termijn van twee tot vijf jaar, waarbij niet gebouwd wordt in BL.
De **voorzitter** geeft aan dat de richting voor de gedeputeerde al bepaald is door de gewogen peiling, maar dat het 50PLUS vrij staat om een tweeminutendebat te houden. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) wil in het tweeminutendebat ook de termijn aan de orde stellen. Naar aanleiding van de opmerking van de voorzitter dat de richting die aan de gedeputeerde wordt meegegeven niet meer gewijzigd kan worden, geeft mevrouw **Van der Helm** aan dat 50PLUS in dat geval tegen zal stemmen.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) is tegen verlenging, maar accepteert een termijn van een tot twee jaar om de gemeente ruimte te geven voor onderzoek naar een alternatieve locatie. De SP is tegen woningbouw op deze locatie.
De heer **Broertjes** (JA21) kiest voor een termijn van vijf jaar maar alleen als direct gestart wordt met woningbouw na afloop van de opvangperiode.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt het rapport ondermaats en kiest voor een termijn van een tot twee jaar.
Mevrouw Vonck (PvdD) kiest voor vijf jaar ontheffing met de optie met vijf jaar verlenging onder de voorwaarden die GL en PvdA noemden.
De heer **Bilgin** (FvD) sluit zich aan bij het standpunt van de PVV en is tegen verlenging.

De **voorzitter** concludeert dat er met 41 zetels steun is voor een termijn van vijf jaar met een evaluatiemoment, waarmee sprake is van een ruime meerderheid.

Gedeputeerde **Rommel** vindt het bijzonder dat het debat op deze manier is verlopen en spreekt haar waardering uit.

De heer **Kes** (SP) heeft een punt van orde en vraagt of er ook een gewogen stemming over woningbouw in het verslag wordt opgenomen. De **voorzitter** geeft aan dat dit een apart traject betreft en op een ander moment aan de orde komt.

5. Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Eerder stelde de VVD op 13 januari in de commissie Ruimte vragen over de uitvoering van de NOVEX-agenda NZKG 2025-2029, specifiek over de mogelijke plaatsing van een 380 kV-station in de Houtrakpolder. De fractie uitte zorgen over de landschappelijke en recreatieve inpassing van het station en vraagt zich af of hiermee wordt vooruitgelopen op de afgesproken voorwaarden voor het loslaten van de reservering voor een havenbekken. Naar aanleiding van de toegezegde verduidelijking in de brief stelt de heer Van Gilse de volgende aanvullende vragen:

1. Klopt het dat de locatiekeuze voor het 380 kV-station een eigen tijdpad volgt, met een besluit in Q3 van dit jaar, dat vooruitloopt op de afgesproken afweging over het havenbekken?
2. Kan de gedeputeerde garanderen dat er bij plaatsing van het station voldoende ruimte overblijft voor een toekomstig goed te exploiteren havenbekken?

Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat de locatiekeuze voor het 380 kV-station een eigen planning volgt, met een besluit dat naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar genomen wordt. Deze planning loopt inderdaad enkele jaren vooruit op de uiteindelijke besluitvorming over het al dan niet laten vervallen van de reservering voor het havenbekken in de Houtrakpolder. De gedeputeerde benadrukt dat de reservering voor het havenbekken nog steeds hoog op de agenda staat en dat eerst aan alle gestelde voorwaarden moet worden voldaan voordat deze kan worden opgeheven. Een van die voorwaarden is de realisatie van een energiehaven, waarvoor de 380 kV-voorziening noodzakelijk is. Omdat die energiehaven niet binnen het huidige havenbekkengebied valt, moet hiermee bij de locatiekeuze van het 380 kV-station rekening worden gehouden. Ook wordt onderzocht of transformatie van het station buiten het havengebied mogelijk is.

De **gedeputeerde** geeft aan dat er bij de locatiekeuze van het 380 kV-station nadrukkelijk rekening wordt gehouden met het zoveel mogelijk openhouden van toekomstige ontwikkelopties, waaronder een havenbekken. Een harde garantie dat er voldoende ruimte blijft voor een goed te exploiteren havenbekken kan GS echter niet geven, omdat het Rijk, het ministerie van Economische Zaken, in dit proces de uiteindelijke zeggenschap heeft en besluiten kan nemen die provinciale keuzes overrulen. Wel is er een gezamenlijk ontwikkelperspectief opgesteld met het Rijk, waarin is vastgelegd dat de reservering voor het havenbekken behouden blijft zoals eerder is afgesproken. Dit ontwikkelperspectief bevat duidelijke voorwaarden en GS herinnert alle betrokken partijen er voortdurend aan dat aan deze voorwaarden moet worden voldaan.

De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt om bevestiging dat totdat aan alle gestelde criteria is voldaan, GS er alles aan zal doen om ervoor te zorgen dat de mogelijkheid voor een havenbekken behouden blijft. Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat GS er alles aan doet om ervoor te zorgen dat bij alle keuzes rekening wordt gehouden met het havenbekken. Zodra de energiehaven is verankerd met financiële middelen en andere randvoorwaarden, zal worden bekeken wat er verder mogelijk is. Dit standpunt is meegegeven aan het ministerie van Economische Zaken en ook in gesprekken met Rijkswaterstaat wordt benadrukt door GS dat zowel de energiehaven als de bescherming van het havenbekken van groot belang zijn.

De heer **Van den Berg** (JA21) heeft een punt van orde naar aanleiding van de bespreking over de asielopvang in Schagen-Oost. Hij vraagt zich af of het niet verstandiger is om het besluit uit te stellen, aangezien het mogelijk een precedent kan scheppen voor toekomstige behandeling van andere B-stukken. De **voorzitter** geeft aan dat het hier juist om een B-stuk gaat, waarbij geen

besluit aan PS wordt voorgelegd, maar waar GS om een richting vraagt. De heer **Van den Berg** stelt dat dit de essentie is van een tweeminutendebat: om bij B-stukken die niet ter besluitvorming aan PS worden voorgelegd, toch ruimte te bieden voor het toevoegen van nuances. De **voorzitter** antwoordt dat het ieder statenlid altijd vrij staat om een tweeminutendebat aan te vragen. In dit geval betreft het echter een besluit dat uiterlijk op 7 april genomen moet worden en een bevoegdheid is van GS.
Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt voor om de werkwijze rond B-stukken en de toepassing van twee minuten debatten te bespreken in de agendacommissie. De heer **Van den Berg** sluit zich hierbij aan. De **voorzitter** gaat akkoord met dit voorstel.

6. B-agenda Mobiliteit
Onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid

Toelichting: De provincie heeft een onderzoek afgerond naar het onderwerp Mobiliteitsrechtvaardigheid. In het onderzoek wordt beschreven wat de grootste belemmeringen zijn waar bewoners tegenaan lopen op het gebied van mobiliteit.
Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid bespreken.

De heer **Kes** (SP) vraagt naar de concrete uitwerking van het onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid door het college. Volgens de SP is dit in de stukken nog niet uitvoerig genoeg beschreven.
De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt zich af wat het onderzoek in de praktijk oplevert, aangezien mobiliteitsrechtvaardigheid voor iedereen anders is. Landelijk zegt tien procent van de mensen daar hinder van te ondervinden. Hij vraagt of dat niet altijd het geval is en of we niet bezig zijn met het zoeken naar oplossingen voor een niet-oplosbaar probleem. Hij wijst op de mogelijke kosten en noemt tien procent een acceptabele uitkomst. Hij vraagt of GS dit kan verduidelijken.
Mevrouw **Vroom** (D66) spreekt haar waardering uit voor het onderzoek en benadrukt dat mobiliteitsrechtvaardigheid volgens D66 verder gaat dan alleen toegang tot vervoer. Het gaat ook over de impact van mobiliteit op de leefomgeving, zoals verkeersveiligheid en uitstootreductie. Zij vraagt hoe GS hiernaar kijkt. Daarnaast ziet D66 kansen voor gemeente-overstijgende samenwerking. Tot slot is D66 positief over de inzet van de fietscommissaris en vraagt wat zijn rol is bij dit onderwerp.
Mevrouw Vonck (PvdD) wijst op de kosten als een belangrijke mobiliteitsonrechtvaardigheid die reizigers ervaren. Ze vindt het jammer dat een regeling zoals in de provincie Utrecht – waarbij

mensen met een laag inkomen in de daluren met veertig procent korting kunnen reizen met bus en tram – niet is meegenomen in het provinciale tarievenstelsel. Daarnaast benoemt zij dat met name vrouwen zich onveilig voelen in het openbaar vervoer. Volgens Europees onderzoek dragen groene en goed ingerichte wijken en locaties bij aan een groter gevoel van sociale veiligheid. Zij roept GS daarom op om knooppunten, haltes en stations te vergroenen en aantrekkelijker te maken, zodat vrouwen zich er veiliger voelen. Tot slot pleit zij ervoor om bij de aanleg van geclusterd wonen voor ouderen te zorgen voor een goede OV-verbinding.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst op een tegenstrijdigheid in het onderzoek: op de ene plek wordt gesteld dat een laag inkomen geen oorzaak is van mobiliteitsarmoede, terwijl dit verderop in het rapport juist wel wordt genoemd. Zij vraagt GS om een reflectie op deze tegenstelling. Verder vraagt zij hoe de transformatie naar autoluwe binnensteden bijdraagt aan het verminderen van mobiliteitsarmoede, aangezien BBB dit juist als een belemmering ziet voor inwoners. Zij informeert naar de samenstelling van de onderzoeksgroep, de selectiecriteria en of de regio goed is meegenomen. Tot slot vraagt ze om een concreet voorbeeld van de impact van beleidskeuzes op de 'ongeremde reiziger', zoals beschreven op pagina 38 van het rapport.
De heer **Boer** (VVD) benadrukt het belang van investeren in infrastructuur en stelt dat de tijd beter besteed kan worden aan het daadwerkelijk verbeteren van mobiliteit in plaats van aan het onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid. Hij noemt belemmeringen zoals duur vervoer of grote afstanden een open deur. De VVD vindt dat het zorgen voor betaalbare fietsen en fietsreparaties, zoals genoemd in het stukje 'Doortrappen', geen overheidstaak is. In de C-agenda bij de Mobiliteitsvoortgangsrapportage 2024 wordt een subsidieregeling voor 'Doortrappen' genoemd, bedoeld voor verkeersveiligheid van oudere fietsers. De heer **Boer** (VVD) vraagt of deze subsidie bedoeld is voor fietsreparaties of specifiek voor het stimuleren van verkeersveiligheid bij oudere fietsers.
De heer **Bilgin** (FvD) spreekt zijn waardering uit voor het onderzoek, maar merkt op dat een grote groep geen mobiliteitsarmoede ervaart, terwijl gemeenten steeds vaker beleid voeren dat het autogebruik beperkt. Hij vraagt hoe de afstemming hierover plaatsvindt en op welke manier GS zorgt voor voldoende alternatieven. Volgens hem verwijst het rapport na veel analyse vooral naar bestaand beleid, zonder nieuwe inzichten of voorstellen. Hij vraagt daarnaast aandacht voor de positie van vrouwen, bij wie vervoersarmoede en onveiligheidsgevoelens in het OV dubbel zo vaak voorkomen. Hij wil weten om welke groepen het precies gaat en wat de achterliggende oorzaken zijn. Deze vragen zouden volgens hem aanleiding kunnen geven om het beleid aan te passen en hij vraagt naar de visie van de gedeputeerde hierop.

De heer **Dijk** (CDA) geeft aan geschrokken te zijn van de cijfers uit het onderzoek, waarin tien procent van de inwoners mobiliteitsarmoede ervaart en tweeënveertig procent belemmeringen ondervindt. Hij vraagt hoe de gedeputeerde hiernaar kijkt, of hij dit wil aanpakken en wat daarvoor nodig is. Daarnaast wijst hij op het gevoel van onveiligheid in het OV en vraagt wat GS hieraan gaat doen. Tot slot benoemt hij dat er volgens de aanbevelingen in het onderzoek nog winst te behalen valt op de doorfietsroutes en vraagt hoe GS mensen wil stimuleren vaker de fiets te pakken.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) benadrukt het belang van een betrouwbaar OV en vindt het positief dat de bevindingen uit het onderzoek worden meegenomen in het beleid. Zij vraagt waarom studenten oververtegenwoordigd zijn in de resultaten van het onderzoek.

De heer **Bonekamp** (Volt) is geschrokken van het percentage Noord-Hollanders dat mobiliteitsarmoede ervaart en ook van het percentage dat mobiliteitsbeperkingen ervaart. Hij had in het rapport meer toelichting verwacht op de rol van smart mobility in het tegengaan van mobiliteitsarmoede en vraagt hoe GS dit ziet. Hij wijst op een 'Catch 22' uit paragraaf 5.2: inwoners van dorpen rond Schagen kunnen digitale hulp krijgen in de bibliotheek in Schagen, maar hebben juist moeite om daar met het OV te komen. Hij vraagt of vergelijkbare initiatieven ook in kleinere kernen zoals Dirkshorn en Waarland kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast mist hij de koppeling met de Brede Basismonitor en vraagt of GS deze in de vervolgprocedure kan meenemen.

Statenlid **Freeman** (GL) stelt dat het onderzoek goed inzicht geeft in de problemen die bepaalde groepen ervaren in hun dagelijks leven en waardeert de bereidheid van de provincie om daarmee aan de slag te gaan. GL ondersteunt de in het onderzoek genoemde vervolgacties en vindt het belangrijk dat het handelingsperspectief wordt uitgevoerd. In het kader van een toegankelijke leefomgeving vraagt hij aandacht voor fietsverboden in binnensteden, met name voor mensen met een beperking. Hij pleit ervoor om voor deze groep uitzonderingen mogelijk te maken en vraagt hoe GS hiertegen aankijkt. GL staat achter de aanbevelingen in het handelingsperspectief.

De heer Vonk (PvdA) spreekt zijn waardering uit voor het gedegen onderzoek waarin zes soorten belemmeringen worden onderscheiden. Hij vraagt het college wat het doel is van het onderzoek en het vervolgtraject en hoe belemmeringen versneld kunnen worden weggenomen. Het OV moet volgens de PvdA beschikbaar en betaalbaar zijn. Hij vraagt de gedeputeerde hoe de gesprekken met gemeenten over de tegemoetkoming in de OV-kosten voor minima vorderen en of er ook contact is geweest met het ministerie.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording in de eerste termijn.

Gedeputeerde Olthof is verheugd dat de uitkomsten breed worden erkend, wat bijdraagt aan toekomstig beleid waarin iedereen kan participeren. Mobiliteit is daarvoor volgens hem een basisvoorwaarde. Het percentage van tien procent mobiliteitsarmoede noemt hij zorgelijk; ook het percentage tweeënveertig procent van de mensen met mobiliteitsbeperkingen vraagt meer aandacht. Het rapport laat zien wat bestaand beleid doet en biedt handvatten voor betere keuzes. In de herziening van het Perspectief Mobiliteit wordt dit integraal meegenomen. Hij ziet brede steun voor de uitvoering.
De gedeputeerde geeft aan dat mobiliteit ook de omgeving raakt, maar dat dit buiten de scope van het onderzoek valt. Vervoersarmoede heeft een bredere impact dan alleen betaalbaarheid. Volgens gedeputeerde **Olthof** komt de link tussen gezondheid en verkeersveiligheid aan bod in andere programma's zoals het Actieplan Geluid en Veiligheid. Het onderwerp oude fietsen wordt met de MRA besproken. GS is niet verantwoordelijk voor informeren en kansen bieden, maar ondersteunt gemeenten hierin. Op de vraag van mevrouw Vroom of er kennisuitwisseling is met gemeenten op dit soort initiatieven legt gedeputeerde **Olthof** uit dat bij vervoersberaad ook dit rapport ook op de agenda staat.
De kosten van het OV zijn meegenomen in het tarievenbeleid. In het eerstvolgende IPO-overleg wordt bekeken of er een gezamenlijk beleid met alle provincies mogelijk is. Wonen rond OV-knooppunten maakt deel uit van de toekomstige visie op publieke mobiliteit. Bij geclusterd wonen voor ouderen wordt ook gekeken naar mobiliteitsrechtvaardigheid. Het principe van verminderen, veranderen en verbeteren biedt kansen voor de aanleg van fietspaden.
Tegelijkertijd kan nieuw beleid impact hebben op autobezitters; daar moet iets tegenover staan volgens de gedeputeerde. Deze effecten moeten worden meegenomen, ook bij plannen voor autoluwe binnensteden. Volgens gedeputeerde Olthof zijn dit twee kanten van dezelfde medaille. Mevrouw **Den Boer** (BBB) informeert of de gedeputeerde van mening is dat meer fietspaden mobiliteitsarmoede kunnen oplossen. Volgens gedeputeerde **Olthof** is een autoluwe binnenstad voor sommige mensen een stimulans om te gaan fietsen, maar voor anderen heeft het juist negatieve effecten. De onderzoeksgroep is breder samengesteld dan alleen stedelijke gebieden. Het programma Doortrappen richt zich op veiligheid en het adviseren van ouderen bij de keuze van een passende fiets of ander vervoermiddel en is niet gericht op de aanschaf van fietsen. Deze passage zal in de digitale versie van het rapport worden aangepast. Over de doorfietsroutes verschijnt binnenkort een gezamenlijke rapportage met Utrecht en Flevoland. De

heer **Dijk** (CDA) vraagt naar het moment van publicatie; volgens gedeputeerde **Olthof** wordt deze binnen enkele weken verwacht. Niet-fietsers worden gestimuleerd via aantrekkelijke en veilige fietspaden en doorfietsroutes. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat er integraler moet worden gekeken: niet leeftijd of inkomen zelf zijn de drempels, maar de gevolgen daarvan kunnen wel impact hebben op mobiliteitsrechtvaardigheid. Smart mobility kan hieraan bijdragen, mits het voor iedereen toegankelijk is. De brede basismonitor wordt hier niet aan gekoppeld, omdat het onderzoek niet periodiek wordt herhaald en daar niet geschikt voor is. De gedeputeerde benadrukt dat een toegankelijke leefomgeving ook andere portefeuilles raakt. Als meer voorzieningen dichtbij zijn, wordt de omgeving als toegankelijker ervaren en vergroot dit de mobiliteit. Dit vraagt om ruimtelijke inzet om mobiliteitsrechtvaardigheid te stimuleren. Het opheffen van een fietsverbod is de verantwoordelijkheid van de gemeente. Statenlid **Freeman** stelt voor om een pasje in te voeren in het centrum van de stad voor mensen die slecht ter been zijn maar gedeputeerde **Olthof** is hier terughoudend over en niet van plan dit verder op te pakken. De gedeputeerde geeft aan dat het rapport een belangrijke basis vormt voor het dagelijks beleid en dat het aan het eind van het jaar wordt betrokken bij de herziening van het perspectief op mobiliteit.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede termijn.

Mevrouw Vonck (PvdD) heeft nog geen reactie gehad van de gedeputeerde op haar suggestie om de openbare ruimte groener in te richten en zo de veiligheid te vergroten.
De heer **Bilgin** (FvD) merkt op dat de gedeputeerde geen reactie heeft gegeven op de aandacht voor de positie van vrouwen met betrekking tot vervoersarmoede en onveiligheidsgevoelens in het OV.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording in de tweede termijn.

De gedeputeerde noemt het punt over studenten-OV van de ChristenUnie terecht, volgens de gedeputeerde zijn de gegevens gebaseerd op demografische kengetallen. De heer **Vonk** (PvdA) wijst erop dat de studenten kunnen kiezen voor een OV-kaart voor doordeweeks of voor het

weekend. Voor studenten die in Amsterdam wonen kan de keuze dan vallen voor het weekend om naar huis te reizen. Gedeputeerde **Olthof** zal onderzoeken wat dit in de praktijk betekent. Met betrekking tot de groene omgeving stelt gedeputeerde **Olthof** dat dit onderdeel is van de bredere inrichting van de leefomgeving. De gedeputeerde wijst erop dat de positie van de vrouw in het rapport is benoemd als aandachtspunt, waarbij wordt aangegeven dat dit per regio verschilt en dat dit punt wordt meegenomen in toekomstig beleid. Gedeputeerde **Olthof** ziet op dit moment geen aanleiding voor verdiepend onderzoek, maar sluit niet uit dat er op specifieke onderdelen verder gekeken kan worden.

Motie M256-2022 reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

Toelichting: Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten "M256 Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid" aangenomen waarmee de provincie Noord-Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. Gedeputeerde Staten willen de voortgang en verdere uitvoering bespreken middels twee opties met de commissie Ruimte van Provinciale Staten.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvoorstel van de motie 256-2022 bespreken.

De commissie Ruimte wordt twee opties voorgelegd:
Optie 1: Eerder voorgestelde verboden wel op te nemen in een nieuw aan te besteden contract.
Optie 2: Geen verboden op te nemen in een nieuw contract om financiële gevolgen te beperken.

Mevrouw **Klazes** spreekt in op persoonlijke titel. Zij is raadslid in de gemeente Haarlem. Zij geeft aan om twee redenen aanwezig te zijn. Ten eerste omdat de motie 2022 is aangenomen die volgens behoorlijk bestuur uitgevoerd moet worden; zo werkt democratie. Een motie van gelijke strekking die in 2021 werd ingediend bij de gemeente Haarlem is ook aangenomen en omgezet in beleid. Er wordt opgemerkt dat een verbod op de genoemde productgroepen naar verwachting circa vijftienduizend euro aan reclameopbrengsten zal schelen, terwijl in de motie is opgenomen dat de maatregel kostenneutraal moet zijn.
Het uitvoeren van de motie in Haarlem heeft de gemeente niets gekost. De markt is creatief. De stelling dat mensen in verwarring de provincie zullen gaan bellen en dit zou leiden tot extra ambtelijke inzet, vindt zij niet overtuigend; uit de brief van GS blijkt vooral dat men er geen zin

in heeft. Volgens mevrouw **Klazes** kreeg de motie brede aandacht en staat de commissie nu op het punt om nee te zeggen tegen een democratisch genomen besluit waar de wereld beter van wordt. Volgens mevrouw **Klazes** is het belang en de uitvoering van de motie allesbehalve arbitrair.

Mevrouw **Vos** spreekt in namens het initiatief *Van wie is de lucht.* Zij wijst op de extra vervuilde lucht in Noord-Holland, die volgens haar ziek maakt. Ze uit haar zorgen en verwijst naar haar werk bij het ministerie van Volksgezondheid, waar bekend is dat jaarlijks twaalfduizend mensen overlijden door luchtvervuiling. Ze herinnert eraan dat eerder is ingestemd met het verbod op reclame, en stelt dat het nu nog urgenter is. Reclames van luchtvaartmaatschappijen dragen bij aan verdere vervuiling doordat ze mensen verleiden tot meer vliegen. Ze vraagt zich af of het verbod op deze reclames daadwerkelijk tot minder inkomsten leidt en roept op om te kiezen voor gezonde lucht.

De heer **Woudenberg** spreekt in op persoonlijke titel, maar benadrukt dat hij tevens hoofd is van de afdeling Leefomgeving bij de GGD Amsterdam. Hij stelt dat de voedselindustrie ongezonde voeding promoot, waarbij vooral kwetsbare mensen de dupe zijn. Nu worden diezelfde groepen ook het hardst getroffen door klimaatverandering. Het is volgens hem essentieel om kwetsbare mensen te beschermen tegen schadelijke reclames. Hij roept op om hun gezondheid centraal te stellen en de kwetsbare burger actief te beschermen.

Mevrouw **Rootert** spreekt in namens *Reclame Fossielvrij*. Ze is jurist en inwoner van Castricum. Ze stelt veel drogredenen te hebben gehoord, waaronder het argument dat een verbod overheden geld zou kosten; volgens haar vormt de brief van GS hierop geen uitzondering. Ze benadrukt dat reclames veel invloed hebben en dat wetenschappers een verbod op fossiele reclames noodzakelijk achten. Tot slot wenst zij de bestuurders veel lef toe.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt aan mevrouw Klazes of de provincie langs is geweest bij de uitvoering van de motie in Haarlem, aangezien daar veel (inter)nationale belangstelling voor was. Mevrouw **Klazes** geeft aan dat dit niet is gebeurd.
Statenlid **Freeman** vraagt of de uitvoering in Haarlem daadwerkelijk niets heeft gekost. Mevrouw **Klazes** antwoordt dat het traject veel voeten in de aarde had, maar dat het sinds medio vorig jaar beleid is en dat in nieuwe contracten bepaalde productgroepen worden uitgesloten. De markt past zich daarop aan en adverteert met alternatieven zoals treinreizen of vegaburgers. Dit

heeft niet geleid tot minder inkomsten. Statenlid **Freeman** stelt vervolgens een vraag aan mevrouw Rootert over voorbeelden van andere gemeenten waar dit wel gelukt is. Mevrouw **Rootert** noemt de gemeente Nijmegen en de Amsterdamse metrostations. Ze wijst erop dat in Nijmegen alle betrokken partijen hebben meegedaan zonder extra kosten.

De **voorzitter** geeft het woord aan PvdA als indiener van de motie.

De heer **Vonk** (PvdA) stelt dat Noord-Holland een duidelijk signaal moet afgeven door te starten met een reclameverbod op vlees en andere producten. Volgens hem zijn de financiële gevolgen beperkt en vallen ze binnen de bandbreedte van de totale kosten. Reclames op abri's kunnen eenvoudig worden aangepast en de PvdA pleit voor het doorzetten van dit beleid.
Statenlid **Freeman** benadrukt dat het debat niet meer gaat over het aannemen van de motie, omdat die al in 2022 is aangenomen op basis van gedeelde verantwoordelijkheid. Hij is overtuigd van de noodzaak om de motie uit te voeren. De financiële consequenties mogen volgens hem geen reden zijn om ervan af te zien; principes, gezondheid en duurzaamheidsambities zouden niet afhankelijk moeten zijn van reclame-inkomsten. Als er al kosten zijn, zijn die beperkt, terwijl het signaal en de impact groot zijn. Er is geen juridische belemmering en hij roept de commissie op om bij de nieuwe aanbesteding de daad bij het woord te voegen en te kiezen voor optie 1.
De heer **Klein** (ChristenUnie) pleit voor optie 3, namelijk het volledig stoppen met reclame in bushokjes, zoals de NS eerder heeft gedaan. Hij vraagt waarom deze optie niet wordt genoemd in de afweging. Hij stelt voor om zelf abri's aan te schaffen. Statenlid **Freeman** (Volt) interrumpeert en vraagt of als stoppen met reclame niet mogelijk blijkt, de ChristenUnie dan bereid is om andere uitingen wel toe te staan zoals inwoners informeren over wat de provincie doet. De heer **Klein** geeft aan daar kansen voor te zien en mocht er een keuze gemaakt moeten worden dan kiest de ChristenUnie voor invoering van een verbod.
De heer **Bonekamp** (Volt) is voor een verbod op fossiele reclames en noemt het een drogreden dat GS stelt dat dit niet kan zonder financiële consequenties. Volgens hem moet de motie simpelweg worden uitgevoerd.
De heer **Boer** (VVD) is juist vóór reclames voor vlees, vis en vliegreizen in abri's. Hij vindt dat dit geen taak is van de overheid; inwoners kunnen dit prima zelf beoordelen. Het gaat om legale producten. De heer **Bonekamp** (Volt) stelt daarop dat de VVD daarmee de effectiviteit van reclame ontkent, omdat men zou aannemen dat inwoners toch niet worden beïnvloed.

De heer **Boer** reageert dat de inwoners van Noord-Holland ook eens in de vier jaar stemmen en dat dat ook invloed heeft. Statenlid **Freeman** (GL) merkt op dat hij de VVD kent als betrouwbare partij en vraagt hoe zij enerzijds voor een gezonde leefomgeving kunnen zijn, maar toch tegen deze motie. De heer **Boer** (VVD) antwoordt dat de VVD altijd tegen deze motie is geweest en gelooft in eigen verantwoordelijkheid van de burger. Statenlid **Freeman** (GL) vraagt vervolgens of de VVD het ook belangrijk vindt dat kiezers de vrijheid hebben om zonder fossiele reclames te leven. De heer **Boer** (VVD) noemt dit een vorm van censuur. Hij wijst erop dat de VVD het verbod opnieuw op de agenda heeft gezet omdat er bij de uitvoering praktische en juridische bezwaren bleken. Hij noemt het verbod arbitrair en vraagt waarom er wel reclame mag worden gemaakt voor tofu, terwijl biologische vis wordt uitgesloten, terwijl die volgens hem milieuvriendelijker is.

De heer **Vonk** (PvdA) vraagt, verwijzend naar de VVD als ondernemerspartij, hoe de heer Boer kijkt naar voorbeelden als Albert Heijn die steeds meer vegetarisch aanbiedt en Heineken die inzet op 0,0% bier in reclames.

De heer **Boer** (VVD) antwoordt dat voor zulke ontwikkelingen geen verbod nodig is, omdat bedrijven die keuze zelf maken. Hij is het daarom niet met Vonk eens dat een verbod noodzakelijk is.

De heer **Boer** (VVD) kiest voor optie 2 en vreest extra werk voor ambtenaren, zoals vragen over HEMA-worst. Op interruptie van mevrouw Egbers (PvdD) over het ontbreken van financiële gevolgen, antwoordt hij dat hij zich baseert op het officiële stuk, niet op meningen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) kiest ook voor optie 2 en vindt de argumentatie onvoldoende. Op interruptie van de heer **Vonk** (PvdA) over een gezondere samenleving antwoordt mevrouw **Den Boer** dat het draait om keuzevrijheid, mensen mogen zelf bepalen wat ze eten.

De heer **Bonekamp** (Volt) interrumpeert en vraagt of het democratisch is om een aangenomen motie niet uit te voeren. Mevrouw **Den Boer** (BBB) antwoordt dat de motie onvoldoende is beargumenteerd, aangezien GS aangeeft dat er wel financiële consequenties zijn.

Mevrouw Egbers (PvdD) wijst erop dat dit zou berusten op een fout van een ambtenaar en dat uit antwoorden op schriftelijke vragen van de PvdA blijkt dat er geen financiële gevolgen zijn. Ze vindt het onterecht om het hele proces op zo'n klein punt af te breken. Mevrouw Den Boer (BBB) blijft bij haar standpunt dat de financiële vraag zwaar genoeg weegt en kiest voor optie 2.

De heer **Broertjes** (JA21) noemt de motie betuttelend, financieel onverantwoord en juridisch onhoudbaar. Volgens hem leidt uitvoering tot dalende inkomsten en stijgende beheerkosten, waardoor de provincie geld misloopt en de belastingbetaler de rekening krijgt. Hij waarschuwt voor een gevaarlijk precedent en vraagt zich af wat de volgende stap in overheidsbemoeienis zal

zijn. Hij pleit voor een nieuwe motie als PS bereid is de financiële gevolgen te accepteren. De heer **Broertjes** steunt optie 2 en roept op om niet mee te gaan in wat hij ziet als bemoeizucht. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt waar de afdoening van de motie verschilt, aangezien er geen financiële gevolgen in het dictum staan. De heer **Broertjes** (JA21) verwijst naar de overweging. De heer **Bilgin** (FvD) noemt de motie een duur politiek statement, betaald met belastinggeld. Hij vindt het willekeurig dat vliegreizen worden genoemd, maar bijvoorbeeld Chinese zonnepanelen niet. Vlees is volgens hem niet per definitie slecht en groente niet altijd goed; lokaal biologisch vlees is volgens hem duurzamer dan sperziebonen uit Kenia. Hij vraagt waar de steun blijft voor het voedselpark in de Lutkemeerpolder als duurzaam voedsel echt prioriteit heeft. De heer **De Moel** (FvD) roept op tot doeltreffend beleid en pleit, net als de ChristenUnie, voor optie 3: volledig stoppen met reclame. Daarnaast stelt hij voor om twee ton te reserveren voor ondersteuning van lokale boeren. Als uit de huidige opties gekozen moet worden, kiest hij voor optie 2.

Mevrouw Egbers (PvdD) benadrukt dat de provincie maatschappelijke doelen dient, zoals het plaatsen van bushokjes en dat PS bij besluiten breder kijkt dan alleen het economische aspect. GS heeft PS eerder geïnformeerd over de uitvoering van de motie en daarbij vier opties gepresenteerd. De gedeputeerde zou deze verder uitwerken, maar dat is in de recente brief van GS niet terug te zien. Mevrouw Egbers wijst op mogelijke inkomsten uit andere uitingen en stelt dat dit leidt tot een nieuwe optie: compensatie via alternatieve reclames. Zij kiest voor optie 1.

Mevrouw **Koning** (CDA) vindt dat de motie van tafel mag, mede omdat onduidelijk is om welke reclames het precies gaat. Volgens haar sluit het verbod ook reclames uit die juist oproepen tot duurzame keuzes. Ze wijst erop dat vlees en vis gezonde bouwstoffen zijn en onderdeel van de Schijf van Vijf. Nu blijkt dat er wel financiële gevolgen zijn, terwijl bij het aannemen van de motie werd gezegd dat die er niet zouden zijn. Het CDA vindt het reclameverbod onjuist en kiest voor optie 2.

De heer **Kes** (SP) uit zijn ongenoegen over de gang van zaken en benadrukt dat de aangenomen motie uitgevoerd dient te worden. Hij stelt dat het college van Gedeputeerde Staten onterecht onder druk wordt gezet en vraagt zich af waar de democratische werkwijze is gebleven. Hij spreekt zijn afkeuring uit over het feit dat dit onderwerp via een gewogen stemming in de commissie Ruimte wordt behandeld. Indien de twee grootste coalitiepartijen moeite hebben met de uitvoering van het beleid, vindt hij dat zij op een zorgvuldige en democratische wijze, via een nieuwe motie, een wijziging zouden moeten voorstellen. De heer **Kes** is net als de ChristenUnie voor optie 3 maar kiest bij gebrek aan die keuzemogelijkheid, voor optie 1.

De heer **Faassen** (50PLUS) beschouwd de motie als afgedaan. Hij ziet de motie als signaalwaarde voor zowel de provincie als de exploitanten. Hij kiest voor optie 2.
Mevrouw **Vroom** (D66) benadrukt het belang van de transitie naar een duurzaam voedselsysteem, maar vindt het reclameverbod in de praktijk onuitvoerbaar en lastig te handhaven. Met pijn in het hart kiest zij daarom voor optie 2.
Mevrouw Egbers (PvdD) interrumpeert en wijst erop dat D66 eerder voor optie 1 koos. Mevrouw **Vroom** (D66) reageert dat het beleid wel uitvoerbaar moet zijn. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of zij dit geen slecht signaal vindt. Mevrouw **Vroom** erkent dat het dat is, maar stelt dat op basis van de huidige informatie, D66 destijds niet voor optie 1 had gekozen.
De heer **De Moel** (PVV) is tegen het verbod en voor vrijheid dus kiest voor optie 2.

De **voorzitter** meldt dat uit de gewogen peiling blijkt dat optie 1 de steun heeft van 23 zetels en optie 2 van 32 zetels.

De heer **Kes** (SP) heeft een punt van orde en stelt dat er sprake is van een substantiële beleidswijziging. Hij vindt dat er een ander voorstel moet komen om deze beleidswijziging tot stand te brengen. De **voorzitter** benadrukt dat het hier gaat om de afdoening van een motie en dat het daarmee niet opnieuw aan de GS wordt voorgelegd. Zij stelt voor om de gedeputeerde hierover het woord te geven over de uitvoering van de motie.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan onder de indruk te zijn van de impact van de motie. Hij licht toe dat de motie is teruggelegd bij Provinciale Staten, omdat daarin staat dat de uitvoering financiële consequenties kan hebben. Dat vormde een belangrijke overweging om het besluit opnieuw aan PS voor te leggen. Inhoudelijk volgt GS het besluit van PS en heeft het college hierover geen eigen standpunt. Met betrekking tot de vragen van de ChristenUnie geeft gedeputeerde **Olthof** aan dat hierover een gesprek heeft plaatsgevonden. Op basis daarvan is de motie teruggenomen en zijn uiteindelijk twee opties voorgelegd: het wel of niet uitvoeren van de motie. Het zelf uitvoeren van het reclameverbod door de provincie is volgens de gedeputeerde een ander scenario dat nu niet voorligt. Hij noemt het, gezien de uiteenlopende politieke overwegingen, een pittig besluit.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) doet een ordevoorstel en stelt dat het agendapunt nu als afdoeningsvoorstel staat genoteerd, maar dat het ook als regulier B-stuk met een twee-

minutendebat naar de GS kan worden gebracht. Als partijen willen dat de motie niet wordt uitgevoerd, kunnen zij dat via zo'n debat aangeven.
De heer **Boer** (VVD) pleit ervoor om het voorstel gewoon uit te voeren zoals het op de agenda staat en verwijst naar de uitkomst van de gewogen stemming. De heer **Broertjes** (JA21) sluit zich hierbij aan.

De **voorzitter** constateert dat er in meerderheid is gekozen voor optie 2 als afdoening van de motie en concludeert dat de motie daarmee is afgedaan. De gedeputeerde krijgt de opdracht van de commissie om optie 2 uit te werken.

Mevrouw Egbers (PvdD) vindt dat het wel of niet uitvoeren geen recht doet aan de aangenomen optie. De **voorzitter** wijst erop dat de gedeputeerde altijd met een aangenomen motie bij PS kan terugkomen als de motie niet uitvoerbaar blijkt te zijn.

De heer **Kes** (SP) kondigt aan een tweeminutendebat te willen voeren. De **voorzitter** reageert dat het niet mogelijk is om een motie over een motie in te dienen. De heer **Kes** geeft aan dat het tweeminutendebat niet gaat over de afdoening zelf, maar over de inhoud van de oorspronkelijke motie – namelijk het verbod op specifieke reclame-uitingen in abri's. Na overleg met de griffier verduidelijkt de voorzitter dat de afdoening van een motie geen B-stuk betreft, maar een afdoening en dus niet via een tweeminutendebat kan worden behandeld. De enige mogelijkheid is het indienen van een motie vreemd aan de orde van de dag. De heer **Klein** (ChristenUnie) voegt toe dat dit ook kan via een fractiedebat of een interpellatiedebat. De heer **Kes** (SP) vraagt daarop om schriftelijke uitleg aan de commissie hierover. De **voorzitter** is daarmee akkoord en zegt dat dit onderwerp mee wordt genomen in de evaluatie.

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

De eerste rondvraag is ingediend door Statenlid **Korzelius** (GL) en gaat over een mogelijke contra-expertise voor iepen.

Tijdens de Statenvergadering van 10 maart zijn vragen gesteld over het vervangen van 431 iepen langs de N241 tussen Schagen en Verlaat. Deze bomen, tien jaar geleden geplant, verkeren deels in goede of redelijke staat. De vervanging kost circa negen ton en zou nodig zijn vanwege te kleine plantgaten. Gedeputeerde **Olthof** bevestigde dat alle bomen worden vervangen en dat vergroting van plantgaten of herplanting niet mogelijk is vanwege brede

wortelgroei. Een boomexpert stelt echter dat behoud van een deel van de bomen wel mogelijk is. Daarom vraagt statenlid **Korzelius** (GL) of het college bereid is een contra-expertise te laten uitvoeren.

Gedeputeerde **Olthof** ziet geen noodzaak tot een derde expertise omdat er al twee hebben plaatsgehad. Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan niet tevreden te zijn met het antwoord en er op terug te komen samen met PvdD.

De tweede rondvraag is ingediend door de heer **Dijk** (CDA) en gaat over het fietsknelpunt N206.

De heer **Dijk** (CDA) wijst erop dat het fietspad langs de Vogelenzangseweg tussen Vogelenzang en Aerdenhout onveilig is. In 2022 werd na klachten van omwonenden een extern onderzoek uitgevoerd. Grote aanpassingen zijn volgens het onderzoek niet mogelijk, maar beter onderhoud wèl. Het pad is smal, overgroeid en bevat scheuren en losse tegels.
De heer **Dijk** heeft de volgende vragen aan de portefeuillehouder:

1. Is de portefeuillehouder bekend met het onderzoek en de aanbevelingen, en wat is zijn reactie daarop?
2. Is hij bereid extra onderhoud te plegen om de veiligheid te verbeteren?
3. Wil hij de raad op de hoogte houden van de voortgang?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er al eerder vragen zijn gesteld over het fietspad door andere partijen en dat het onderhoud inmiddels is geïntensiveerd. Hij erkent dat het een lastig traject blijft, mede doordat veel groen dicht op het fietspad staat vanwege woningen die er dicht langs liggen. Voor nu is er geen aanvullende informatie, maar als er meer bekend is, zal hij dat delen.

8 B-Agenda Wonen

8.a Motie wonen boven parkeerplaatsen

De provincie Noord-Holland heeft de motie ‘Wonen boven parkeerplaatsen’ aangenomen, waarin wordt gevraagd om locaties in beeld te brengen die geschikt zijn om woningen bovenop te bouwen. De provincie gaat optoppen actief oppakken en agenderen bij gemeenten om mee te nemen in gemeentelijk beleid.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvoorstel van de motie 130-2024 bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of de motie M 130-2024 'wonen boven parkeerplaatsen' als afgedaan kan worden beschouwd.

De **voorzitter** geeft de heer Vonk als indiener van de motie het woord.

De heer **Vonk** (PvdA) ziet dat optoppen in de praktijk lastig blijkt. Hij stemt in met de afdoening van de motie.
De heer **Dijk** (CDA) is blij dat de motie enthousiast is ontvangen en vraagt of de portefeuillehouder de commissie op de hoogte kan houden van het verdere verloop. Hij beschouwd de motie als afgedaan.
De heer **Nijkamp** (BBB) wijst erop dat niet is gekeken naar bredere mogelijkheden voor optoppen zoals het ophogen van iets anders dan alleen parkeerplaatsen. BBB steunt de motie.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de gedeputeerde nog specifieke kansrijke parkeerlocaties kan bekijken omdat generiek onderzoek lastig is. Volt beschouwt de motie als afgedaan.
Mevrouw Vonck (PvdD) stemt in met voorstel tot afdoening van de motie. Zij roept PS en GS op om de motie Groen in de startnotitie Gezonde Leefomgeving ook te laten landen in het optoppen. De PvdD vraagt of de gedeputeerde inzicht wil geven in het aantal te realiseren woningen, wanneer het optoppen is opgenomen in de handreiking en of de gedeputeerde kan bevestigen dat deze optop-projecten gemonitord worden op resultaat en of hij de commissie hierover jaarlijks kan informeren.
Mevrouw **Berkvens** (D66) is voorstander van optoppen en beschouwt de motie als afgedaan.
De heer **Faassen** (50PLUS) beschouwt de motie als afgedaan.

Gedeputeerde **Beemsterboer** zal de commissie op de hoogte houden van de ontwikkelingen in Purmerend. Optoppen wordt meegenomen in de volkshuisvestingsprogramma's. Het gericht in beeld brengen van kansrijke parkeerplaatsen gaat volgens hem verder dan de motie en zou de ambtelijke organisatie te veel belasten. De ambtelijke organisatie wordt gevraagd om resultaten van gesprekken met gemeenten over optoppen te delen, waarna GS dit zal terugkoppelen aan PS. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt de aanjagende rol van GS richting gemeenten.
Mevrouw Vonck (PvdD) vraagt wanneer de aangekondigde handreiking over optoppen van garages en parkeerplaatsen beschikbaar komt. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat deze voor de zomer wordt verwacht en zal worden toegestuurd.

10 Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.10 uur en dankt de aanwezigen.

Planningsoverzicht commissie Ruimte
mei 2025 – versie 22 april 2025

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**
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**13-01**	**10-02**	**17-03**	**12-05**	**16-06**	**08-09**	**06-10**	**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															
Actualisering iMPI 2025-2032														Olthof	13-01-2025 Technische Briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) 10-03-2025 PS-vergadering M99-2024: De stand van zaken van het iMPi (verzamelbrief 12-05-2025 & 06-10-2025)
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2026-2033														Olthof	08-09-2025 Technische Briefing 06-10-2025 Cie ruimte (A-stuk) 03-11-2025 PS-vergadering Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) 2024-2032 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In de voordracht van de Begroting worden de kredieten voor de uitvoering van het iMPi aangevraagd.
Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2023-2027														Olthof	09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk) 30-09-2024 PS-vergadering aangenomen De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur van wegen en fietspaden. De iNHi signaleert knelpunten op de infrastructuur. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)														Olthof	09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk) 30-09-2024 PS-vergadering aangenomen De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028 (NIKG) geeft weer hoe we de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur in stand houden en wat hiervoor gemiddeld financieel nodig is. Provinciale Staten bepaalt welke instandhoudingsniveaus minimaal gewenst zijn per areaaltype en neemt kennis van de belangrijkste ontwikkelingen die invloed hebben op de instandhoudingsstrategie en de risico's die zijn verbonden aan de uitvoering. De uitgangspunten worden meegenomen in de programmering die vervolgens in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) wordt weergegeven.

Planningsoverzicht commissie Ruimte
mei 2025 – versie 22 april 2025

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**
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**13-01**	**10-02**	**17-03**	**12-05**	**16-06**	**08-09**	**06-10**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Herijking Perspectief Mobiliteit (state of mobility)														Olthof	Q4 2025 Cie ruimte (B-stuk) Perspectief Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland 06-09-2021 Cie Ruimte (A-Stuk) De provincie heeft een grote verantwoordelijkheid op het gebied van regionale mobiliteit. Dit betreft onder andere de wettelijke taken als concessieverlener van OV-concessies en aanleg, beheer en instandhouding van provinciale infrastructuur. Maar zij is ook belangenbehartiger en regisseur van regionale samenwerking op bereikbaarheid, verstedelijking en klimaatdoelstellingen. De provincie speelt hier met haar kennis en kunde logischerwijs een belangrijk rol in. Het Perspectief Mobiliteit geeft ons de handvatten om die verschillende rollen te kunnen invullen.
Aanbesteding Noordwest Noord-Holland OV-Ontwikkelperspectief doorontwikkeling concessie Zuid Kennemerland-IJmond														Olthof	Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Dit ov-ontwikkelperspectief (vergelijkbaar met de aanpak van Noord-Holland Noord) is een onderzoek voor een doorontwikkeling van de huidige ov-concessie Haarlem-IJmond. Potentiële nieuwe verbindingen worden geïnventariseerd. Rekening wordt gehouden met de knoop Nieuw Zuid. Uitkomst van het onderzoek is input voor de aanbesteding van de nieuwe ov-concessie NWNH.
Aanbesteding Noordwest Noord-Holland Concept programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE)														Olthof	Q2 2025 - Cie ruimte (B-stuk) d.d. 16 juni 2025 Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Op uitloopavond 15 mei 2025 interactieve sessie -serious game Met het spel gaan we de Statenleden kennis laten maken met de lastige keuzes waar je voor komt te staan bij het opstellen van een Programma van Eisen voor de nieuwe concessie. We vinden het belangrijk om de Statenleden goed mee te nemen, aangezien het gaat om een aanbesteding met een totale waarde van ruim 1 miljard euro Q4 2025 Definitief programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE)
Veerpontenaanpak										Q3				Olthof	Q3 2025 Cie ruimte (B-stuk)
Definitief Actieplan Geluid										Q3				Olthof	25-11-2024 Technische briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) ambitieniveau bepalen (wordt wellicht februari) Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk) Definitief Actieplan Geluid
Actieplan Geluid Strategie Geluidproductieplafonds (GPP's)														Olthof	Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk), naar verwachting 17 november 2025
Actieplan Geluid Strategie sanering														Olthof	Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
mei 2025 – versie 22 april 2025

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**
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**13-01**	**10-02**	**17-03**	**12-05**	**16-06**	**08-09**	**06-10**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Beleidskader openbare verlichting														Olthof	Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk)
Pilot Bereikbaarheid kust-Zeeweg (voorkeursvariant)															Q2 2025 – 12 mei commissie B agenda
Technische Briefing ontwikkelingen in Texel en Den Helder in het kader van het programma ‘ontwikkeling van het maritieme cluster’															Q2 of Q3 2025 wordt er een technische briefing georganiseerd voor de commissies Ruimte & Bestuur over de mobiliteitsaanpak Texel -Den Helder 20240 en over de ontwikkelingen in Texel en Den Helder in het kader van het programma ‘ontwikkeling van het maritieme cluster’ (commissie Bestuur en/of Ruimte)
Kernnet Binnenvaart Noord-Holland														Olthof	16-06-2025 Cie ruimte (b-stuk)
Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling															
Ruimtelijk voorstel (zie regie op de ruimte op strategische agenda voor planning 2025 & 2026)														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*
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. In het plan van aanpak staat de planning voor het vervolgproces opgenomen.
Uitvoeringsagenda NOVEX MRA														Rommel	Vanuit NOVEX MRA is het idee om zowel na het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) van juni (gaat niet door wordt verplaatst naar na de zomer i.v.m. ontwikkelingen Rijk) a.s. als na

Planningsoverzicht commissie Ruimte
mei 2025 – versie 22 april 2025

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**
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**13-01**	**10-02**	**17-03**	**12-05**	**16-06**	**08-09**	**06-10**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
															BO MIRT van november de raden en staten te informeren of ze te laten instemmen met de gemaakte afspraken: • In BOL na de zomer 2024 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 op de uitloopavond 20 juni 2024.
NOVEX NZKG															NOVEX NZKG: In september of oktober 2024 terug bij PS als A-stuk met het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied met de vraag om het te onderschrijven (en de Visie NZKG 2040 in te trekken). De Uitvoeringsagenda NOVEX NZKG wordt ter informatie gedeeld met PS in Q4 2024
Maatwerk locaties woningbouw (in het kader van meer ruimte voor wonen)															Besproken op 13 januari (B-agenda) in commissie – 2 minutendebat in PS
Functiewijziging (agrarisch bouwperceel)							Q1								Functiewijziging (agrarisch bouwperceel) Er volgt een evaluatie en het opstellen van een beleidsstuk en daarna eventueel nieuwe regels. Nog geen planning beschikbaar. Evaluatie VAB als B-stuk in Q1 van 2025. Aanpassing van de regels volgt via de vierde wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 (loopt mee in die cyclus)
Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam															B-agenda 12 mei 2025
Ontheffingsverzoek Schagen Oost															B-agenda 17 maart 2025
Ontheffingsverzoek Wormerland															De gemeente Wormerland heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor het Beschermd Landschap (BL) en het Landelijk Gebied. Het ontheffingsverzoek wordt aan de commissie

Planningsoverzicht commissie Ruimte
mei 2025 – versie 22 april 2025

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**
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**13-01**	**10-02**	**17-03**	**12-05**	**16-06**	**08-09**	**06-10**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
															voorgelegd als uit de beoordeling volgt dat GS voornemens zijn hierop positief te besluiten. Naar verwachting in de commissie van 12 mei.
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). Ronde twee komt nu in januari 2025 aan de orde. Daarnaast de wijziging van de artikelen van de Omgevingsverordening zelf, bespreking van het ontwerp in de commissie van juni wordt geagendeerd, bespreking van de derde herziening is in de commissie van november en vaststelling door PS van de wijziging van de Omgevingsverordening in december
Portefeuille Wonen															
Uitvoeringsagenda Investeringskader woningbouwontwikkeling														Beemsterboer	
Actieplan Wonen															In het actieplan wonen krijgen alle woonactiviteiten een plek. Uitwerking na de zomer richting Staten, A-agenda -11 maart BOT-overleg actieplan wonen -juni of Q3 interactieve sessie Actieplan Wonen Q2 2025 een update over het Actieplan Wonen middels een interactieve sessie
Plan van Aanpak versnellen Woningbouw															Na de zomer wordt het Plan van aanpak versnellen woningbouw besproken op de B-agenda.

Planningsoverzicht commissie Ruimte
mei 2025 – versie 22 april 2025

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**
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**13-01**	**10-02**	**17-03**	**12-05**	**16-06**	**08-09**	**06-10**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*

Rondvraag D66 lidmaatschap gedeputeerde STOER

Mondelinge vragen van mevr Berkvens over het bericht dat gedeputeerde Beemsterboer zijn lidmaatschap van de adviesgroep schrappen tegenstrijdige en overbodige eisen en regels (STOER) heeft opgezegd. (Commissie ruimte 12 mei)

De gedeputeerde Beemsterboer was lid van de adviesgroep STOER. Deze groep kijkt in opdracht van de Minister van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening naar welke regelgeving kan worden geschrapt ten behoeve van woningbouw. De adviesgroep heeft onlangs een conceptrapport uitgebracht waarin onder meer wordt voorgesteld om geluidsregels van vliegverkeer te versoepelen en bouwen in de uiterwaarden toe te staan. De gedeputeerde heeft zijn lidmaatschap van de adviesgroep opgezegd en zijn naam komt niet meer voor in het rapport. D66 heeft hierover de volgende vragen:

1. Wat is de reden voor het vertrek van de gedeputeerde uit de adviesgroep STOER?
2. Kan de gedeputeerde bevestigen dat hij niet achter het advies staat voor het schrappen van geluidsoverlast regels voor meer woningen bij Schiphol en het advies voor bouwen in de uiterwaarden?
3. Zijn er nog andere aanbevelingen in het rapport van de adviesgroep waar de gedeputeerde zich niet achter kan scharen?
4. Heeft de gedeputeerde contact gehad met zijn collega's al dan niet in IPO verband over dit rapport? Hoe kijken andere provincies naar de aanbevelingen?
5. Op welke manier maakt de gedeputeerde zijn kritiek ook kenbaar bij de Minister die het rapport in ontvangst neemt?
6. Hoe kijkt de gedeputeerde nu terug op zijn eerdere besluit om deel te nemen aan deze adviesgroep?

COMMISSIE RUIMTE 12 MEI 2025

4. Rondvraag VVD aan gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

In diverse publicaties wordt gemeld dat Gedeputeerde Beemsterboer de ministeriële adviescommissie STOER (Schrappen Tegenstrijdige en Overbodige Eisen en Regelgeving) heeft verlaten omdat hij zich niet kan vinden in het deze maand gepubliceerde conceptadvies om de regels voor geluidhinder aan te passen om meer ruimte te bieden voor woningbouw rond Schiphol.

> *Kloppen deze publicaties? De provincie was toch ook tegen de cumulatie van geluidsregels rondom Schiphol die de woningbouw ernstig belemmert.*

Wij lezen onder andere: “Het conceptadvies is op meerdere punten strijdig met het beleid en de standpunten van de provincie over een gezonde leefomgeving en toekomstbestendig wonen. Beemsterboer neemt daar afstand van, heeft zijn naam onder het rapport laten verwijderen en zijn lidmaatschap van de groep opgezegd.”

> *Kunt u aangeven welke conceptadviezen om de woningbouw te stimuleren, strijdig zijn met het provinciale beleid?*

De naam van Geurt van Randeraat, de woningbouwambassadeur van de provincie Noord-Holland, staat nog wel onder het conceptadvies.

> *Neemt hij geen afstand van de strijdige standpunten? Staat u open voor zijn adviezen aan het College indien deze momenteel strijdige standpunten betreffen?*

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18252
Extern Zaak ID	2394471
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	5.a
Titel	Project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**
Commissie Ruimte	15 mei 2025

Toelichting

De provincie en de regiogemeenten bekeken samen met de omgeving hoe de kust ook in de toekomst bereikbaar kan blijven. Op basis van 205 ideeën is een pakket aan maatregelen opgesteld. De maatregelen zijn verdeeld onder de provincie en gemeenten voor verdere uitwerking. De afspraken over uitvoering worden in oktober 2025 gemaakt.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Otto
BU/BSP/STUD

Telefoonnummer +31235144624
michiel.otto@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 APR. 2025

Kenmerk
2394471/2394520

Uw kenmerk

Betreft: project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 12 mei 2025 te plaatsen.

Wat is de reden?
Gedeputeerde wil de commissie informeren over het onderwerp omdat het politiek en maatschappelijk speelt.

Het project Bereikbaarheid Kust wordt uitgevoerd samen met de vier Zuid-Kennemerland gemeenten (Haarlem, Zandvoort, Bloemendaal en Heemstede). Het doel van het project is om de bereikbaarheid van de kust te verbeteren en overlast van het verkeer voor Zuid-Kennemerland te beperken. Dat doen we op een slimme, duurzame manier, waarbij er wordt ingespeeld op zowel het openbaar vervoer, de fiets en de auto. Eind februari 2024 hebben wij u geïnformeerd over de fasering, de oplossingsrichtingen, raakvlak met project Zeeweg en de planning. Half november 2024 is het maatregelpakket en hoe de ideeën daar wel of niet in passen gedeeld met de omgeving. Dit alles heeft geleid tot een Actieagenda, die op 12 februari is vastgesteld in de stuurgroep van het project.

Vanuit de Actieagenda Bereikbaarheid Kust is de provincie aan zet voor de uitwerking van een P+R systeem met (pendel)bussen in combinatie met een reisinformatiesysteem. Dit biedt de kans om de Zeeweg tijdens de proef in te richten met één rijstrook per rijrichting en een maximumsnelheid van 60 km/uur in combinatie met de maatregelen uit Bereikbaarheid Kust in één proef te testen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

Op langere termijn kan er met een inrichting van 1 rijstrook per rijrichting op de Zeeweg invulling worden gegeven aan verbeteren van de verkeersveiligheid, doorstroming en het fietsnetwerk. Bij de uitwerking van de proef worden de uitgangspunten uit de trajectstudie N200 Zeeweg en Bereikbaarheid kust samengevoegd:

- Een verkeersveilige inrichting van de Zeeweg;
- Bussen en pendelbussen kunnen vrij doorstromen van en naar de kust op zomerse piekmomenten.

Wat vragen wij aan de commissie?

- Kennis te nemen van de stand van zaken en vervolgaanpak (zoals vermeld in de bijlage);
- Kennis nemen van samenvoegen N200 Zeeweg en Bereikbaarheid Kust in één proef;
- Aandachtspunten mee te geven voor de verdere uitwerking van de maatregelen.

Om welk GS-besluit gaat het?
Informeren PS over project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland d.d. 8 april 2025.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?
N200 Zeeweg; opgenomen in het iMPi
Bereikbaarheid Kust; Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland d.d. december 2021.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?
Ja, behandeling heeft plaatsgevonden.
N200 Zeeweg; commissie Ruimte d.d. 12-02-2024
N200 Zeeweg; commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid d.d. 29-09-2022

Bereikbaarheid Kust is niet eerder behandeld in een commissie of in PS.

Wat zijn de effecten van het voorstel?
N.v.t.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?
In fase 4 moet nog een besluit worden genomen over welke maatregelen wel/niet worden uitgevoerd en/of over eventueel aanvullend budget.

Met wie is dit (extern) afgestemd?
De gemeenten Haarlem, Bloemendaal, Zandvoort en Heemstede (Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, zowel ambtelijk en bestuurlijk)

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?
Ja, er heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden. Via het platform www.samenslimnaarzee.nl zijn alle ideeën (ook de ideeën vanuit bijeenkomsten en gesprekken) verzameld. In totaal hebben de bewoners van de vier gemeenten, belanghebbenden in het gebied en gebruikers ruim 200 ideeën ingediend. De provincie en gemeenten hebben deze ideeën beoordeeld en veel daarvan gebruikt bij het maken van een pakket aan maatregelen. Dit pakket wordt nu verder uitgewerkt.

Half november 2024 is het maatregelpakket en hoe de ideeën daar wel of niet in passen gedeeld met de omgeving. Daarop zijn 19 reacties gegeven waar we bij de uitwerking van de maatregelen aan moeten denken. Dit alles heeft geleid tot een Actieagenda, die op 12 februari is vastgesteld in de stuurgroep van het project.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?
Gemeenteraden krijgen via de Gemeenschappelijk Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland bijgaande brief. Deze brief is ook bedoeld om u als Statenleden te informeren. De omgeving wordt geïnformeerd middels een persbericht.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?
De uitkomst van de proef wordt geëvalueerd en gaan we besluiten welke vorm de P+R en pendelbussen en de inrichting van de N200 Zeeweg gaan krijgen.

Is er een link met Europa?
Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?
Begin oktober 2025 gaan we een bestuurlijke overeenkomst ondertekenen waar de afspraken over de uitvoering van de maatregelen in zijn vastgelegd. Uiteraard ontvangt u als Statenleden en de betrokken Raden hierover op dat moment nadere informatie en wordt de overeenkomst voorgelegd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)
Brief aan Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan het bestuur van de Gemeenschappelijk Regeling Bereikbaarheid
Zuid-Kennemerland
T.a.v. dhr. K. Janssen
Zijlvest 39
2011 VB HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Otto
BU/BSP

Telefoonnummer +31235144635
Michiel.otto@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 APR. 2025

Kenmerk
2394471 / 2394751

Uw kenmerk

Betreft: Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland resultaat fase 3

Geacht bestuur,

Met deze brief willen we u graag informeren over het project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland. U kunt deze brief gebruiken om de gemeenteraden van deelnemende organisaties te informeren.

Inleiding
Het project Bereikbaarheid Kust wordt uitgevoerd samen met de vier Zuid-Kennemer gemeenten (Haarlem, Zandvoort, Bloemendaal en Heemstede). Het doel van het project is om de bereikbaarheid van de kust te verbeteren en overlast van het verkeer voor Zuid-Kennemerland te beperken. Dat doen we op een slimme, duurzame manier, waarbij er wordt ingespeeld op zowel het openbaar vervoer, de fiets en de auto. Eind februari 2024 hebben wij u geïnformeerd over de fasering, de oplossingsrichtingen, raakvlak met project Zeeweg en de planning.

Fase 3: van ideeën naar maatregelen
In maart 2024 is het participatietraject voor fase 3 van het project Bereikbaarheid Kust gestart.

Via het platform www.samenslimnaarzee.nl zijn alle ideeën (ook de ideeën vanuit bijeenkomsten en gesprekken) verzameld. In totaal hebben de bewoners van de vier gemeenten, belanghebbenden in het gebied en gebruikers ruim 200 ideeën ingediend. De provincie en gemeenten hebben deze ideeën beoordeeld en veel daarvan gebruikt, bij het maken van een pakket aan maatregelen. Dit pakket wordt nu verder uitgewerkt.

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

Half november 2024 is het maatregelpakket en hoe de ideeën daar wel of niet in passen gedeeld met de omgeving. Daarop zijn 19 reacties gegeven waar we bij de uitwerking van de maatregelen aan moeten denken. Dit alles heeft geleid tot een Actieagenda, die op 12 februari is vastgesteld in de stuurgroep van het project.

Voor de uitwerking van de Actieagenda hebben de provincie en de vier betrokken gemeenten de uitwerking van de volgende maatregelen verdeeld:

- Betere reisinformatie *(Provincie Noord-Holland),* waarmee bezoekers vooraf en onderweg beter geïnformeerd worden over hun reisopties.
- Inrichting van een P+R terrein met pendelbussen *(Provincie Noord-Holland),* zodat bezoekers op piekmomenten eenvoudig van en naar de kust kunnen reizen. Deze begint op een, nog te bepalen, P&R plek. De route naar de kust moet zodanig zijn ingericht, dat de pendelbus niet in de file met strandgangers komt te staan.
- Meer en betere fietsroutes, waaronder een doorfietsroute over de voormalige trambaan tussen station Heemstede-Aerdenhout en het strand van Zandvoort *(Provincie Noord-Holland samen met de vier gemeenten).* Deze route wordt verbeterd om veiliger en comfortabel naar de kust te fietsen. Een snelle fietsroute biedt een volwaardig alternatief voor de auto.
- Meer fietsenstallingen aan de kust
  Uitbreiding en verbetering van fietsenstallingen aan de kust *(Gemeenten Bloemendaal en Zandvoort).* Er wordt gewerkt aan meer capaciteit, betere vindbaarheid en bewaking.
- Betere bereikbaarheid met de trein *(Provincie Noord-Holland samen met de vier gemeenten)*
  De trein vormt voor de kust een belangrijke voorziening van openbaar vervoer. Nu al rijden er op drukke dagen extra en langere treinen. We willen er met NS op inzetten het aandeel van de trein nog verder te vergroten.
- Onderzoek naar toelatingssysteem auto's *(Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland).* Een juridisch advies verkent of en hoe een toelatingssysteem voor autoverkeer kan bijdragen aan een slimmere verdeling van bezoekersstromen.
- Lokale verbeteringen aan wegen en fietspaden *(Gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort).* Kleine aanpassingen worden per gemeente uitgewerkt, zoals het veiliger maken van fietsroutes.

De actieagenda en het rapport staan op www.noord-holland.nl/bereikbaarheidkust van fietsroutes.

N200 Zeeweg; stand van zaken

De Zeeweg is een bijzondere provinciale weg, slingerend door een prachtig natuurlandschap. Al enige tijd werkt de provincie aan een studie om de veiligheid op deze weg voor alle weggebruikers te verbeteren. Voor het project 'N200 Zeeweg trajectstudie' zijn meerdere varianten gemaakt op basis van de bijdragen van experts en de inbreng van omwonenden en andere betrokkenen. Voor de rijbanen zijn zes varianten, waarvan twee met snelheidsverlaging naar 60km/uur, en voor de fietspaden vier varianten onderzocht. Eind november 2023 heeft de trajectstudie een pas op de plaats gemaakt. Een keuze voor een variant is niet gemaakt omdat de participatiefase van Bereikbaarheid kust eerst werd doorlopen.

Eén proef Bereikbaarheid Kust en project Zeeweg

Vanuit de Actieagenda Bereikbaarheid Kust is de provincie aan zet voor de uitwerking van een P+R systeem met (pendel)bussen in combinatie met een Reisinformatiesysteem. Dit biedt de kans om de Zeeweg tijdens de proef in te richten met één rijstrook per rijrichting en een maximumsnelheid van 60 km/uur in combinatie met de maatregelen uit Bereikbaarheid Kust in één proef te testen. Op langere termijn kan er met een inrichting van 1 rijstrook per rijrichting op de Zeeweg meer ruimte komen voor bredere fietspaden. Bij de uitwerking van de proef worden de uitgangspunten uit de trajectstudie N200 Zeeweg en Bereikbaarheid kust samengevoegd:

- Een verkeersveilige inrichting van de Zeeweg;
- Bussen en pendelbussen kunnen vrij doorstromen van en naar de kust op zomerse piekmomenten;

Bij het inrichten van de proef kijken we ook naar het doortrekken van bestaande buslijnen richting de kust. De proef moet inzicht geven in de effecten op de doorstroming, vooral op deze drukke zomerse dagen. De resultaten van de proef helpen bij de besluitvorming over deze maatregelen en de definitieve herinrichting van de Zeeweg. Er wordt onderzocht wat ervoor nodig is om de proef van mei tot en met september 2026 in te richten.

Planning en vervolg
In de volgende fase, fase 4 Bereikbaarheid Kust, worden de maatregelen gedetailleerd uitgewerkt in plannen van aanpak, inclusief planning en financiering. In fase 4 moet nog een besluit worden genomen over welke maatregelen wel/niet worden uitgevoerd en/of over eventueel aanvullend budget.
Begin oktober 2025 gaan we een bestuurlijke overeenkomst ondertekenen waar de afspraken over de uitvoering van de maatregelen in zijn vastgelegd. Uiteraard ontvangen de Staten en de betrokken Raden hierover op dat moment nadere informatie en wordt de overeenkomst voorgelegd.

De definitieve inrichting van de Zeeweg wordt opgepakt nadat eind zomer 2026 de proef met P&R en pendelbus is afgerond en is geëvalueerd. Dan volgt voor de definitieve inrichting Zeeweg een uitwerking met de gebruikelijke participatie en procesgang.

Het project Bereikbaarheid kust, met een toelichting op de Actieagenda en het vervolg van het project, is aangemeld voor de Radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland/IJmond op 14 mei. U ontvangt hier te zijner tijd een uitnodiging voor van de regionale agendacommissie Zuid-Kennemerland.

Meer informatie over Bereikbaarheid Kust vindt u op www.noord-holland.nl/bereikbaarheidkust

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Mondelinge vragen bij Agendapunt 6;

Rondvraag Gedeputeerde Olthof

Inleiding

Recreatie op het water komt steeds meer onder druk te staan. Om steden en dorpen in te varen wordt er steeds vaker om een vignet gevraagd. Noord Hollands Dagblad gaf al aan dat recreatievaart straks alleen voor de elite is. Dit maakt dat BBB het heel belangrijk vindt dat aanlegplekken in de regio's buiten de vignetzone goed onderhouden moeten worden. Daarnaast vindt BBB veiligheid van onze voorzieningen hierin heel belangrijk.

Dat maakte dat mijn collega mw. Sijbenga in dec 2023 vragen stelde over een openbare aanlegplaats in Ouder-Amstel. Blij waren we met de antwoorden van de GS dat zij ook vonden dat deze voorziening in slechte staat verkeerde en dat dit voor het recreatieseizoen van 2025.

Helaas heeft BBB geconstateerd dat er nog geen aanvang is gemaakt met de beoogde werkzaamheden en het vaarseizoen is gestart. De eerste EHBO activiteiten zijn al ondernomen door aanwonenden. Dit maakt dat BBB hier mondelinge vragen over wil stellen.

Vragen;

1. Wat maakt dat er nog geen aanvang is gemaakt voor de geplande werkzaamheden aan de openbare afmeerplek in Ouder-Amstel?
2. De wijziging in uitvoering is niet opgenomen in het IMPI ter bespreking in de commissie, wat maakt dat dit niet gemeld wordt?
3. Wanneer gaat er begonnen worden aan het herstel van de openbare aanlegplaats en wanneer zouden de werkzaamheden afgerond zijn

Rondvraag VVD cie. Ruimte 12 mei 2025 aan gedeputeerde Olthof

Onlangs zijn we geïnformeerd via een brief over de resultaten van de trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen. De N203 moet veiliger. Daar is iedereen het over eens. Nu vindt de variantenstudie plaats. Men verwacht de uitvoering in 2034. In de tussentijd blijft de onveilige situatie bestaan.

Wordt er ook gestudeerd op mogelijke "tussenmaatregelen" tot 2034 om bijvoorbeeld de fietsers beter te beschermen, dan de huidige haag?

Met vriendelijke groet,

Jeroen Boer
VVD Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18063
Extern Zaak ID	2387520
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	7.a
Titel	Conceptontheffing Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en Landelijk Gebied Omgevingsverordening NH2022 IJsbaanterrein Wormer
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

GS leggen een concept ontheffing voor aan de commissie Ruimte voor een advies. Het gaat om een verzoek van de gemeente Wormerland voor de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M. Vos

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143119

martin.vos@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 MAART 2025

Kenmerk

2387520/2387542

Uw kenmerk

Betreft: Sportaccommodaties Wormerland

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u met deze brief (met bijlagen) de door ons voorgenomen ontheffing van artikel 6.14a en 6.59a, tweede lid, van de Omgevingsverordening NH2022 voor de omvang en plaats van een te bouwen clubgebouw en het afwijken van de hoogtemaat voor de wanden van te bouwen padelbanen als onderdeel van het te realiseren sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer, op de agenda van de commissie Ruimte van 12 mei 2025 te plaatsen.

Deze brief is een vervolg op de toezegging van gedeputeerde Rommel, gedaan in de commissie Ruimte van 10 februari 2025, om de concept-ontheffing aan u voor te leggen.

In onderstaande alinea's gaan we in op de aanleiding van de ontheffingsaanvraag en hoe we tot onze beoordeling zijn gekomen.

Wat is de aanleiding?

De gemeente Wormerland heeft een ontheffing van de Omgevingsverordening aangevraagd voor de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer. Op 25 januari 2023 hebben wij voor dit initiatief al een ontheffing verleend van de OV NH2020. Deze ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing. Omdat het de gemeente niet is gelukt om binnen deze termijn een ruimtelijk plan vast te stellen heeft men op 20 november 2024 opnieuw het verzoek ingediend om ontheffing voor het initiatief te verlenen. Omdat het artikel inzake de ontheffingsbevoegdheid van Gedeputeerde Staten bij de meest recente herziening van de OV NH2022 onder een ander hoofdstuk is geplaatst wordt het ontheffingsverzoek nu gedaan op grond van artikel 6.11 (voorheen artikel 13.4) van de Omgevingsverordening NH2022.

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

Zoals vastgesteld bij de behandeling van de eerder verleende ontheffing past de ontwikkeling van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan grotendeels in het vigerende bestemmingsplan Woonkern Wormer en Lint (vastgesteld 21-03-2017). Dit bestemmingsplan is op grond van artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet onderdeel geworden van het geldende gemeentelijk omgevingsplan. Op de locatie geldt de bestemming Sport, waarbinnen sportterreinen zijn toegestaan en tevens een ijsbaan. Op de locatie is een gebouw toegestaan van ca. 220 m2 van één bouwlaag met kap. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan, waarbij voor overige bouwwerken geen gebouwen zijnde, een maximale bouwhoogte geldt van 3 m. De strijdigheid met het gemeentelijke omgevingsplan betreft de oppervlakte (ca. 500 m2) en locatie van het clubgebouw, de hoogte van de wanden van de padelbanen van 4 meter en het realiseren van een voetgangersbrug.

De huidige natuurijsbaan is gelegen in de voor de voorgestelde ontwikkeling relevante werkingsgebieden Landelijk Gebied, Beschermd Landschap en Stiltegebied van de OVNH2022. Voor de voorgestelde ontwikkeling is de regelgeving van die werkingsgebieden relevant.

Voor wat betreft het Landelijk Gebied betreffen de door de verordening te beschermen belangen het voorkomen van verdere verstedelijking van het landelijk gebied. Hiertoe regelt artikel 6.14a van de OVNH2022 dat een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een woningbouwontwikkeling, alleen is toegestaan op een locatie waar al een stedelijke functie is toegestaan. Bovendien mag daarbij het toegestane bebouwd oppervlak niet worden vergroot. Voor de locatie van de huidige ijsbaan is sprake van een al toegestane stedelijke functie. De strijdigheid beperkt zich tot de toename van het toegestane bebouwd oppervlak met ca. 280 m2 (was ca. 220 m2, wordt ca. 500 m2) en de bouwhoogte van de wanden van de padelbanen (1 m hoger). Wij achten deze inbreuk op het provinciaal belang, dat is gericht op het voorkomen van verdere verstedelijking, zeer beperkt.

Voor wat betreft het Beschermd Landschap (BL) betreffen de door de verordening beschermende belangen de voorkomende kernwaarden van het BL Wormer- en Jisperveld. De voorkomende kernkwaliteiten zijn 'open ruimte en vergezichten' en 'habitat voor weidevogels'. Deze voorkomende kernkwaliteiten mogen bij de voorgenomen ontwikkeling niet worden aangetast (artikel 6.59a, tweede lid, OVNH2022). Hierbij is relevant dat het realiseren van sportterreinen met een gebouw volgens het gemeentelijke bestemmingsplan reeds zijn toegestaan op de huidige ijsbaanlocatie. De toetsing of de kernkwaliteiten van het BL worden aangetast is daarmee beperkt tot het grotere gebouw en de hogere wanden van de padelbanen. Gelet op de al bestaande planologische mogelijkheden achten wij de aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten door deze afwijkingen van het bestemmingsplan beperkt. De realisatie van de voetgangersbrug is mogelijk zonder aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten van het BL. Voor deze brug is daarmee geen ontheffing nodig.

Als gevolg van de ontwikkeling zal de huidige natuurijsbaan worden verplaatst naar het naastgelegen perceel ten oosten van de huidige locatie. Voor deze verplaatsing is geen ontheffing gevraagd. In de aanvraag van de huidige ontheffing wordt aangegeven dat deze verplaatsing mogelijk is zonder de voorkomende kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap aan te tasten. Indien er bij het ontwerp en de inrichting van de nieuwe locatie van de natuurijsbaan rekening wordt gehouden met de kernkwaliteiten achten we dat goed mogelijk. Het is aan de gemeente om dit te beoordelen en te beargumenteren.

Het gemeentelijke belang bij de gewenste ontwikkeling is dat hiermee verplaatsing van sportvoorzieningen van drie andere locaties mogelijk wordt, waardoor op deze vrijkomende locaties in totaal ca.165 woningen binnenstedelijk kunnen worden gerealiseerd, met een forse uitbreiding van de sociale woningbouwvoorraad. Dit sluit aan bij verschillende ambities uit zowel het Woonakkoord Zaanstreek-Waterland als de gemeentelijke Woonvisie en de provinciale doelstellingen inzake binnenstedelijk bouwen.

We beschouwen het gemeentelijke belang als groot. De inbreuk op de provinciale belangen beperkt zich tot het grotere clubgebouw en de hogere wanden voor de padelbanen; de te realiseren voetgangersbrug raakt niet aan de provinciale belangen. Wij zijn op grond hiervan van mening dat sprake is van een onevenredige belemmering van het gemeentelijk ruimtelijk beleid in verhouding tot de provinciale belangen. Daarom zijn we voornemens in te stemmen met het ontheffingsverzoek. De ontheffing van artikel 6.14a en 6.59a, tweede lid, van de Omgevingsverordening NH2022 gaat specifiek over de plaats en omvang van het clubgebouw en de hoogtemaat voor de wanden van de padelbanen. Daarbij gelden de volgende voorschriften:

1. Het nieuwe clubgebouw is niet groter dan 500 m2;
2. Op de locatie wordt niet meer dan 1 clubgebouw voor alle verenigingen tezamen gebouwd;
3. Bij de landschappelijke inpassing van het clubgebouw en de padelbanen wordt rekening gehouden met de kernkwaliteiten van het BL Wormer- en Jisperveld, 'open ruimte en vergezichten' en 'habitat voor weidevogels', door onder andere de verlichting zodanig uit te voeren dat de invloed op het landschap en op de fauna zo beperkt mogelijk is.

Naast het ontheffingsverzoek heeft de gemeente een verzoek ingediend tot aanpassing van de begrenzing van het stiltegebied Polder Wormer Jisp en Neck waarin de locatie gelegen is. Stiltegebieden zijn beschermingsgebieden die bedoeld zijn om inwoners van de provincie plekken te bieden waar de natuurlijke rust kan worden ervaren. Het woord 'stilte' betekent hierbij niet dat er geen geluid in het gebied waarneembaar is, maar staat voor de afwezigheid van storende, voor de omgeving vreemde geluiden. Het verzoek tot aanpassing van de begrenzing van het stiltegebied Polder Wormer Jisp en Neck is door ons beoordeeld wat ertoe heeft geleid dat voorgesteld wordt het ijsbaanterrein in Wormer in de meest recente ronde wijzigingen van de werkingsgebieden van de OV NH2022 te ontgrenzen (zie wijzigingsnummer 18.1.2025). De grondslag voor de voorgenomen wijziging is dat de begrenzing nu over een sportbestemming ligt waar

onder andere wordt gevoetbald en - bij aanhoudende vorst - wordt geschaatst. Een dergelijke bestemming gaat niet samen met de doelstelling van het stiltegebiedenbeleid. Met de ontgrenzing van het werkingsgebied wordt dit hersteld. Deze ontgrenzing maakt dus geen deel uit van het ontheffingsverzoek. Het ontwerpbesluit van de wijzigingen werkingsgebieden ligt ter inzage van dinsdag 4 maart tot en met maandag 14 april 2025.

Wat vragen wij aan de commissie?

Gezien het grote gemeentelijke belang en de beperkte gevolgen voor de provinciale belangen zijn we van mening dat de ontheffing kan worden verleend. Hiertoe hebben wij in onze vergadering van 25 maart 2025 een concept ontheffing vastgesteld (kenmerk RSO050325MV3). Graag bespreken wij ons voornemen om over te gaan tot het verlenen van een ontheffing met u.

Om welk GS-besluit gaat het?

In te stemmen met het ontheffingsverzoek en ontheffing te verlenen van artikel 6.14a en 6.59a, tweede lid, van de Omgevingsverordening NH2022 voor de plaats en omvang van het clubgebouw en de hoogtemaat voor de wanden van de padelbanen.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

Aan het ontheffingsverzoek ligt geen aanvraag omgevingsvergunning ten grondslag die voor 1 januari 2024 is ingediend. Om die reden toetsen wij het ontheffingsverzoek aan de instructieregels van de OV NH2022. De ontheffingsbevoegdheid (artikel 6.11 van de OV NH2022) is gebaseerd op artikel 2.32, eerste lid, van de Omgevingswet. De ontheffing kan worden verleend als de uitoefening van de taak of bevoegdheid waarvoor ontheffing wordt gevraagd onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in een commissie of PS.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Provinciale medewerking door het verlenen van een ontheffing maakt

dat de Omgevingsverordening NH2022 niet in de weg staat voor de ontwikkelingen op de locatie van de natuurijsbaan.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

Geen

Met wie is dit (extern) afgestemd?

Extern - in overleg met de gemeente Wormerland

Bezwaren

In de periode volgend op de ontheffingsaanvraag door de gemeente is gebleken dat er de nodige weerstand bestaat tegen de realisatie van de sportvelden en verplaatsing van de natuurijsbaan en daarmee tegen het verlenen van een ontheffing. Op 15 juli zijn statenvragen gesteld door mw G. de Boer (PvdA) en mw. Alberts en mw. Bouhlel-Lascaris (SP), er zijn brieven ontvangen van de fractie Groenlinks van de gemeenteraad Wormerland (dd 25 januari 2025), de Stichting Behoud Waterland (12 januari 2025), de Stichting SPIJT (dd 10 februari 2025) en Natuurmonumenten (dd 27 februari 2025) en tijdens de commissie Ruimte van 10 februari 2025 is ingesproken door de Vrienden van het Kerkepad en de Vogelbeschermingswacht Zaanstreek. Over het algemeen spreken de bezwaarmakers zich uit tegen de komst van sportvoorzieningen op de huidige locatie van de natuurijsbaan in Wormer. Daarbij worden verschillende argumenten genoemd, maar in geen van de gevallen zijn de bezwaren gericht tegen de zaken waar de ontheffing op ziet.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Nadat de GS-besluitenlijst wordt gepubliceerd, wordt er een nieuwsbericht geplaatst op de website van de provincie. Na behandeling in uw Statencommissie wordt de gemeente Wormerland door ons op de hoogte gesteld van de uitkomst van de commissiebehandeling. Indien PS positief adviseren plaatsen we een tweede nieuwsbericht.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Nee, er komt geen evaluatie.

Is er een link met Europa?

Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?

We betrekken het advies van de commissie bij onze uiteindelijke besluitvorming.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

2 bijlagen:

Ontheffingsverzoek gemeente Wormerland

Concept ontheffing brief aan gemeente Wormerland

Gemeente Wormerland

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Datum : 20 november 2024
Behandeld door : de heer B. Limmen
Telefoonnummer : 06 27 18 71 21
Uw kenmerk: : -

INGEKOMEN 25 NOV. 2024

Onderwerp : Verzoek ontheffing BPL en Landelijk Gebied Omgevingsverordening NH2022 IJsbaanterrein Wormer

Geachte heer, mevrouw,

De gemeente Wormerland heeft al jaren de ruimtelijke ambitie om te komen tot de herontwikkeling van het ijsbaanterrein in Wormer. Dit geldt ook voor het realiseren van binnenstedelijke woningbouwontwikkelingen op de vrijgekomen locaties van de tennisverenigingen. In dat kader is er op 25 januari 2023 een ontheffing verleend van de provinciale Omgevingsverordening voor Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en Landelijk Gebied. De ontheffing is 2 jaar geldig en verloopt in januari 2025.

Aangezien de ontheffing komt te vervallen, wordt nu opnieuw ontheffing aangevraagd voor BPL en Landelijk Gebied. In de bijlagen vindt u ons verzoek/onderbouwing. Het uitgangspunt is de eerder verleende ontheffing. De betreffende aanvraag en de ontheffing treft u voor de volledigheid bijgaand aan.

Naast de ontheffing is er ook een ontgrenzing van het Stiltegebied benodigd. Deze is separaat bij u aangevraagd middels een 'Voorstel tot wijziging werkingsgebied Omgevingsverordening'.

Daarnaast wordt nog het volgende opgemerkt. In de stukken wordt uitgegaan van 8 tennisbanen. Echter we onderzoeken daarnaast de mogelijkheid om hier toch 9 banen van te maken, vanwege de belangen van de tennisverenigingen en het verenigingsleven in het dorp. Het plan dat nu de beste optie lijkt te zijn, gaat uit van 8 tennisbanen. Dit wordt gebaseerd op de ledenaantallen van de tennisverenigingen. Wij denken dat een negende baan uitlegbaar is, omdat een nieuwe sportaccommodatie nieuwe leden aantrekt en in de toekomst een groot aantal nieuwbouwwoningen in Wormer staan gepland. Daarnaast vinden we behoud en ontwikkeling van sport heel belangrijk, omdat sport en beweging sociale banden versterkt en bijdraagt aan de leefbaarheid in Wormer. Daarom onderzoeken we of een negende tennisbaan mogelijk is. Hier komt dus mogelijk een aanvulling op. Voor het ontheffingsverzoek zal het niet veel uitmaken. Er was bovendien al ontheffing verleend voor 10 tennisbanen.

Verder verwijzen wij graag naar de bijgeleverde stukken.

Indien er vragen en/of opmerkingen zijn, verzoeken wij een e-mail te sturen naar bart.limmen@over-gemeenten.nl.

Mochten er stukken ontbreken, onvolledig zijn of dienen te worden aangevuld dan horen wij het graag. Uiteraard zijn wij bereid om het verzoek nader mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Wormerland,
de secretaris de burgemeester

E. van der Linden A.J. Michel - de Jong

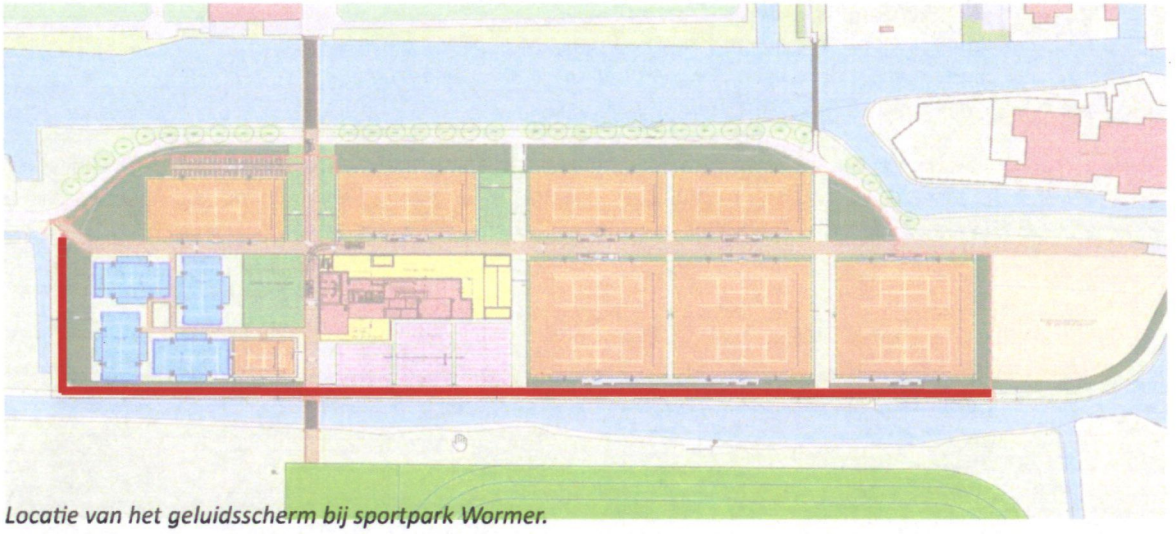
Bijlagen:

1. Verzoek provincie tennispark Wormer
2. Akoestisch onderzoek
3. Landschappelijke inpassing geluidsscherm
4. Kaart ontgrenzingsverzoek
5. Concept capaciteitsonderzoek
6. Oude aanvraag ontheffing BPL en LG
7. Oude ontheffing BPL en LG

Bijlage. Landschappelijke inpassing geluidsscherm

Het aanbrengen van een geluidsscherm is een van de maatregelen die genomen kan worden om de uitstraling van geluid te beperken. Om aan de randvoorwaarden van de geluidszone te voldoen, zijn er relatief hoge eisen aan dit scherm: er is gerekend met 5 meter hoge kokoswand, die aaneengesloten over de hele west- en zuidzijde van het sportpark loopt.

Dit zorgt voor een verandering in de mate waarin het sportpark ingepast is in het BPL-landschap.



Locatie van het geluidsscherm bij sportpark Wormer.

1. Toetsen aan het BPL kernkwaliteiten Wormer- en Jisperveld.

Het Bijzonder Provinciaal Landschap van Wormer- en Jisperveld is een open en waterrijke polder, liggend tussen de bebouwing en de droogmakerijen. De geschiedenis van het water en landschap is nog steeds goed zichtbaar in het brede open landschap, waarin bebouwing beperkt is tot lintdorpen langs historische assen. Deze kwaliteiten zijn van groot belang, zowel voor weidevogels als voor bewoners en recreanten.

De provincie heeft voor het ontwerp van het sportpark zonder geluidsscherm een BPL-ontheffing verleend. Er is een inschatting gemaakt van de mate van beïnvloeding van het BPL ten opzichten van het eerste ontwerp. De toetsing van het ontwerp met een geluidsscherm richt zich op de BPL kernkwaliteiten “open ruimte en vergezichten”, “habitat voor weidevogels” en “bebouwingslinten”.

Om de effecten van het geluidsscherm inzichtelijk te maken zijn visualisaties opgesteld van het ontwerp zonder en met geluidsscherm. In de toekomst zal het geluidsscherm begroeien. Dit eindbeeld is verbeeld in de visualisaties.

1.1. Kernkwaliteit "Open ruimte en vergezichten"

Het open veenweidelandschap is van grote waarde, en is gekarakteriseerd door grote open vlakken zonder opgaande beplanting is, en slechts incidentele bebouwing. Dit zorgt voor een doorlopende open ruimte met vergezichten. Ook zorgt de open ruimte en landschappelijke invulling voor stilte als aanvullende kwaliteit. Naast bouwen in het open landschap is een verdere verdichting van de linten een afbreuk aan de kwaliteit, omdat zo de zichtlijnen naar het landschap verder ingeperkt worden.

Deze openheid is zeer kwetsbaar, omdat bijna elke ruimtelijk ingreep zichtbaar is. Uitzondering hierop zijn maatregelen als fietspaden, die de openheid niet beïnvloeden.

Belangrijk voor deze kernkwaliteit zijn:
1. Verdere verdichting van de linten en invullen van de zichtlijnen naar het landschap
2. Verdere verdichting van het open veenweide landschap via bebouwing of opgaande beplanting
3. Aantasting van de stilte door toevoegen van luide functies.

Kijkend naar de situatie met het geluidsscherm is te zien dat van de drie belangrijke elementen, twee aangetast zullen worden door het toevoegen van het geluidsscherm. Wel moet genoteerd worden dat dit scherm een positief effect zal hebben op de ervaring van stilte in de rest van het Bijzonder Provinciaal Landschap.



Oud ontwerp, zicht vanaf WSV richting het BPL. Het sportpark is begrenst door meerdere



Nieuw ontwerp, het sportpark is begrenst door een achter, opgaande (groene) geluidsscherm

Door het geluidsscherm oogt het hele sportpark in het landschap als ruimtelijk één massa of bouwblok. Dit in tegenstelling tot de situatie zonder geluidsscherm, waar lage, open sportvelden, met één gebouw een geleidelijke overgang naar het landschap vormen. Verder onderbreken er omwille van de geluidsdemping zichtlijnen in het geluidsscherm. Hierdoor blokkeert het geluidsscherm het zicht vanaf het Kerkepad; een plek waar een bezoekers de openheid en vergezichten ervaart. Het toevoegen van een muur heeft zo een negatief effect op de kernkwaliteit "open ruimte en vergezichten".



Oud ontwerp, zicht vanaf Kerkepad richting het BPL. Men kan door het sportpark heen kijken naar het veenweidelandschap



Nieuw ontwerp, het achterliggende landschap is niet meer zichtbaar vanaf het Kerkepad

1.2. Kernkwaliteit "Habitat voor weidevogels"

Het ideale habitat voor weidevogels heeft een combinatie van de volgende ruimtelijke sleutelfactoren: een kruidenrijk grasland met een variatie aan vegetatie en diversiteit in bodemleven, omvangrijke aaneengesloten gebieden gekenmerkt door openheid, het ontbreken van verstoring, zowel visueel (door opgaande elementen als bebouwing of masten) als door geluid (verstorende activiteiten als wegen). Ruimtelijke ontwikkelingen die het habitat voor de weidevogels verkleinen zijn in beginsel een aantasting. Verstoring of het toevoegen van opgaande elementen die leiden tot een verkleining van het habitat, of ruimtelijke ontwikkelingen die een verlaging van het waterpeil tot gevolg hebben zijn eveneens een aantasting van deze kernkwaliteit.

Belangrijk voor deze kernkwaliteit zijn:

1. Een vochtige omgeving met een variatie aan beplanting en bodemleven
2. Aaneengesloten gebieden gekenmerkt door openheid
3. Het ontbreken van verstoring door opgaande structuren
4. Het ontbreken van verstoring door activiteiten die voor geluid en onrust zorgen.



Oud ontwerp, zicht vanaf het BPL richting het lint van Wormer. Het sportpark is begrenst door heesters



Nieuw ontwerp, het sportpark is begrenst door een harde, opgaande (groene) muur

De twee belangrijkste punten om bij deze kernkwaliteit te beoordelen, is potentiële verstoring door (1) geluid en door (2) opgaande structuren. Zoals eerder genoemd zorgt het toevoegen van een geluidsmuur voor minder geluidsoverlast in de rest van het gebied, wat een positieve toevoeging is op de kwaliteit in het gebied.

Het tennispark zonder geluidsscherm bestond al uit meerdere opgaande elementen, zoals hekwerken, lichtmasten en het clubgebouw. De kwaliteit van het weidevogelgebied verminderd, ten op zichten van de situatie zonder geluidsscherm, door de toevoeging van het geluidsscherm (opgaande structuur). Met een 5 meter hoog geluidsscherm wordt de openheid verder beperkt. Ook biedt een geluidsscherm schuilmogelijkheden voor roofdieren en -vogels, en daarmee potentieel zorgt voor verstoring in het weidevogelgebied.

1.3. Kernkwaliteit "Bebouwingslinten"

De aan elkaar gegroeide bebouwingslinten bestaan uit één rij van individuele erven in een onregelmatig ritme aan één of beide kanten van de weg. Delen van dit lint zijn uitgebreid tot kernen van de steden. Op andere delen is langs de linten een mix aan functies terecht gekomen die zich tot ver in het veenweide gebied kan uitstrekken. Ontwikkelingen die bestaande doorzichten naar het achterliggende landschap blokkeren zijn een aantasting van de kernkwaliteit. Ook is er sprake van aantasting als nieuwe gebouwen achter het lint niet ondergeschikt zijn aan het bestaande hoofdgebouw aan het lint.

Belangrijk voor deze kernkwaliteit zijn:

1. Bestaande doorzichten naar het landschap moeten open blijven
2. Bebouwing achter het lint mag niet domineren over het hoofdgebouw aan het lint



Oud ontwerp, zicht vanaf het BPL richting het lint van Wormer. Het sportpark is begrenst door heesters



Nieuw ontwerp, het sportpark is begrenst door een harde, opgaande (groene) muur

Het oude ontwerp, waarin een mix van functies het open landschap in strekken achter het lint, is zoals benoemd in deze kernkwaliteit, een vaker voorkomende situatie die de kernkwaliteit niet aantast. Echter is het hier belangrijk dat deze functies en gebouwen niet domineren over het bestaande lint.

Hier werd aan voldaan in het oude ontwerp van het sportpark, waarbij door beperkte opgaande bebouwing, lage heesters en veel lage, open invullingen (tennisbanen en sportvelden), het sportpark visueel niet domineerde in het landschap. Het toevoegen van een 5 meter hoog geluidsscherm veranderd deze situatie. De gemiddelde hoogte van gebouwen aan het lint bedraagt ongeveer 6 meter. Vanuit het Kerkepad gezien concurreert een geluidsscherm ruimtelijk met de bebouwing aan het lint.

Er zijn geen zichtlijnen vanuit het lint richting het landschap. Het geluidsscherm heeft hier geen invloed op. Een geluidsscherm beïnvloed de kwaliteit "bebouwingslinten".

2. Effecten op landschappelijke inpassing ontwerp

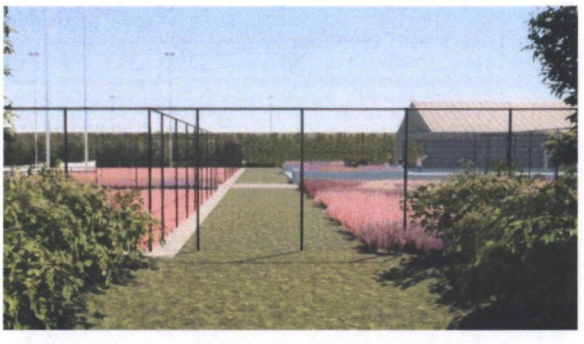
Naast de effecten op de kernkwaliteiten van het BPL, heeft het plaatsen van een geluidscherm ook invloed op de algemene landschappelijke inpassing van het sportpark.

In het oude ontwerp is gekozen voor een begrenzing van het park door relatief lage heesters, die door gevarieerde hoogtes en natuurlijke vorm voor een geleidelijke overgang zorgen van het sportpark naar het landschap. Dit effect wordt teniet gedaan door een geluidsscherm, die voor een harde grens zal zorgen.

Ook is er in het originele ontwerp van het sportpark rekening gehouden met belangrijke zichtlijnen, en deze zijn open gelaten in het ontwerp. Om echter aan de benodigde geluidsdemping te komen, kan de geluidsmuur niet onderbroken worden, wat deze zichtlijnen zal blokkeren.



Oud ontwerp, zicht vanaf het Kerkepad richting het BPL. Men kan door het sportpark heen kijken naar het veenweidelandschap



Nieuw ontwerp, het grotere landschap is niet meer zichtbaar vanaf de andere kant van het sportpark

Er zijn wel maatregelen die genomen kunnen worden om deze geluidsmuur verder in te passen. Zo kan er overwogen worden om het geluidsscherm aan de binnenzijde van het sportpark te plaatsen, binnen de lijn van heesters. Hiermee wordt de overgang van het sportpark naar het BPL verzacht.

Conclusie

Om de beïnvloeding van het toevoegen van een geluidsscherm op het BPL te bepalen is een analyse uitgevoerd. Er zijn visualisaties opgesteld om te mate van beïnvloeding te kunnen beoordelen op de kernkwaliteiten "Openheid en vergezichten", "habitat voor weidevogels" en "bebouwingslinten". Door een geluidsscherm vormt het sportpark in het landschap ruimtelijk één massa met een harde overgang naar het open landschap. Verder ontbreken er omwille van de geluidsdemping zichtlijnen in het geluidsscherm. Hierdoor blokkeert het geluidsscherm het zicht vanaf het Kerkepad; een plek waar een bezoeker en passant de openheid en vergezichten ervaart. Wel moet genoteerd worden dat deze muur een positief effect zal hebben op de ervaring van stilte in het BPL. Het toevoegen van een geluidsscherm heeft zo een negatief effect op de kernkwaliteit "open ruimte en vergezichten".

Ten op zichten van de situatie zonder geluidsscherm verslechtert de kwaliteit van het weidevogelgebied door de toevoeging een extra opgaande structuur. Met een 5 meter hoog geluidsscherm wordt de openheid verder beperkt. Ook biedt het geluidsscherm schuilmogelijkheden voor roofdieren en -vogels, en zorgt daarmee voor extra verstoring in het weidevogelgebied. Ook hier geldt dat het verlagen van het geluid deze kernkwaliteit positief beïnvloedt. Het toevoegen van een geluidsscherm heeft zo een negatief effect op de kernkwaliteit "habitat voor weidevogels".

In de situatie zonder geluidsscherm vormt het sportpark een ondergeschikt element achter het dorpslint. Een gebouw en een mix van functies ingepast met heesters vormt een geleidelijke overgang naar het landschap. Het toevoegen van een 5 meter hoog geluidsscherm verandert deze situatie, waardoor het sportpark ruimtelijk minder ondergeschikt raakt aan het lint. Daarmee heeft het toevoegen van een geluidsscherm een negatief effect op de kernkwaliteit "bebouwingslinten".

Door het toevoegen van een geluidsscherm rond het sportpark worden de kernkwaliteiten van het BPL aangetast. Ondanks dat het geluidsscherm in de toekomst begroeid raakt zal de overgang naar het BPL hard zijn. Een maatregel om dit effect iets te verzachten is om het geluidsscherm aan de binnenzijde van de landschappelijke inpassing te plaatsen. Door de hoogte van het geluidsscherm zal het effect beperkt zijn.

Verduurzaming sportaccommodaties

Ontgrenzingsverzoek Stiltegebied
Ontheffingsverzoek BPL en Landelijk Gebied

SWECO

Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door

Document Status:
Definitief
Datum: 18-11-2024

Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769		
Onderwerp	Ontwerp tennispark Wormer		
Projectnummer	51006732	**Gecontroleerd door**	
Klant	Gemeente Wormerland		
Auteur	George Beentjes		
Datum	18-11-2024	**Vrijgegeven door**	
Versie			
Documentreferentie	20241118 Verzoek provincie tennispark Wormer		

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
2 Bestaande ontheffing 4
3 Actuele situatie 5
4 Omgevingsverordening 5
4.1 Stiltegebied 5
4.2 BPL inclusief weidevogels 6
4.3 Landelijk gebied 6

5 Opties/ alternatieven 7
5.1 Oorspronkelijke plan 7
5.2 Plaatsen van een geluidscherm 9
5.3 Realisatie van een padelhal op het nieuwe tenniscomplex 11
5.4 Padelhal op de locatie van WSV 12
5.5 Padel op de locatie van het huidige tennispark aan de Spatterstraat 13
5.6 Terugbrengen van het aantal banen 13
5.7 Beoordeling 14

6 Conclusie 16

Bijlage
I. Akoestisch onderzoek 17
II. Landschappelijke inpassing geluidsscherm 17
III. Kaart ontgrenzingsverzoek 17

1 Inleiding

Sinds 2018 wordt gewerkt aan het project voor de verduurzaming van de sportaccommodaties in Wormer. Drie bestaande tennislocaties worden verplaatst naar het huidige ijsbaanterrein waar ook jeu de boules banen aanwezig zijn. De huidige ijsbaan wordt verplaatst en in de plaats daarvan wordt een tenniscomplex gerealiseerd met padelbanen en een clubgebouw (verder: tenniscomplex). Ook komen bestaande jeu de boules banen terug. Het clubgebouw wordt tevens in gebruik gegeven aan de ijsbaanvereniging.

Het voorliggende document betreft de onderbouwing van het verzoek tot ontgrenzing van het Stiltegebied en vernieuwing van de verleende ontheffing van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en Landelijk Gebied.

2 Bestaande ontheffing

Het terrein van het nieuwe tenniscomplex heeft binnen het omgevingsplan van de gemeente Wormerland het gebruiksdoel 'Sport'. Hier binnen zijn sportterreinen toegestaan, evenals een natuurijsbaan. Het nieuwe clubgebouw en de padelmuren zijn in strijd met het omgevingsplan. Dit omdat de oppervlakte van het clubgebouw (500 m^2) de maximale oppervlakte overschrijdt en wordt gebouwd buiten het bouwvlak. De padelmuren worden 4 meter hoog gebouwd, maar mogen maar 3 meter hoog conform het omgevingsplan. Bij een toets aan de instructieregels van de Omgevingsverordening kwam naar voren dat er op voornoemde onderdelen ook strijd ontstond met het BPL (artikel 6.46 Omgevingsverordening NH2020, nu 6.59 Omgevingsverordening NH2022). Hiervoor is ontheffing aangevraagd en op 25 januari 2023 verleend door GS. Hierbij is relevant dat het realiseren van een sportterrein met een gebouw reeds is toegestaan op de huidige ijsbaanlocatie. De aantasting van de kernkwaliteiten in het gebied betreft het grotere gebouw (was ca 220 m^2, wordt ca. 500 m^2) en de hogere wanden van de padelbanen (1 meter hoger) en de potentiële geluidhinder. Vanwege de reeds bestaande planologische mogelijkheden werd de aantasting van de voorkomende kwaliteiten beperkt geacht.

Ook voor het werkingsgebied Landelijk Gebied is ontheffing verleend van artikel 6.4 van de Omgevingsverordening NH2020. Dit is nu artikel 6.14 van de Omgevingsverordening NH2022. Dit artikel geeft aan dat een kleinschalige ontwikkeling niet zijnde een woningbouwontwikkeling, alleen is toegestaan op een locatie waar al een stedelijke functie is toegestaan. Bovendien mag daarbij het toegestane bebouwd oppervlak niet worden vergroot. Voor de locatie van de huidige ijsbaan is sprake van een al toegestane stedelijke functie. De strijdigheid waarvoor ontheffing is verleend beperkt zich tot de toename van het toegestane bebouwd oppervlak met 280 m^2 (was ca 220 m^2, wordt ca. 500 m^2) en de wanden van de padelbanen (1 m hoger). De inbreuk op het provinciaal belang, dat is gericht op het voorkomen van verdere verstedelijking, werd als zeer beperkt beschouwd.

De ontheffing is voor 2 jaar verleend en loopt dus begin 2025 af. Voor die datum dient een ruimtelijk plan te zijn vastgesteld.

3 Actuele situatie

Nadat de ontheffing verleend was, is verder gegaan met het uitwerken en ontwerpen van het tennispark. Onderzoeken werden uitgezet en er zijn participatiebijeenkomsten gehouden. Er is veel tijd gaan zitten in deze fase van de planontwikkeling en daarom is het niet mogelijk gebleken om een ruimtelijk plan voor 25 januari 2025 vast te stellen.

Tijdens de verdere uitwerking van het tenniscomplex kwam naar voren dat het complex – net als een groot gedeelte van de bestaande, aangrenzende woonwijk - is gelegen in Stiltegebied. Het Stiltegebied mag ook in de huidige situatie niet worden gebruikt voor sportactiviteiten die de geluidsnorm van 35 dB L_{den} overschrijden. Duidelijk is dat die norm wordt overschreden bij het gebruik als tennispark met padelbanen.

De hiervoor beschreven situatie geeft aanleiding om:

1. Te beoordelen of de begrenzing van het stiltegebied kan worden gewijzigd.
2. Te beoordelen of de ontheffing van het BPL en Landelijk Gebied kan worden verlengd/vernieuwd/uitgebreid.

4 Omgevingsverordening

De omgevingsverordening is één van de toetsingskaders voor een omgevingsvergunning voor het afwijken van het omgevingsplan. Voor de realisatie van het nieuwe tenniscomplex zijn er op de locatie van het ijsbaanterrein een aantal instructieregels relevant. Deze worden hierna behandeld.

4.1 Stiltegebied

Een stiltegebied is een milieubeschermingsgebied waarin de geluiden van flora en fauna overheersen. Het woord 'stilte' betekent hierbij niet dat er geen geluid in het gebied waarneembaar is, maar staat voor de afwezigheid van storende, voor de omgeving vreemde geluiden. Stiltegebieden zijn ontstaan vanuit de Wet geluidhinder uit 1979. Stiltegebieden worden ook door de provincie vanuit een milieutechnische kant met harde normen en direct werkende regels benaderd. Het stiltegebied is tweeledig opgenomen in de Omgevingsverordening NH2022. Enerzijds als direct werkende regeling waaraan activiteiten moeten voldoen en anderzijds als instructieregel aan de gemeente (raad) bij het vaststellen van het omgevingsplan. Het stiltegebied is later vastgesteld dan dat de betreffende gronden waren bestemd voor sport en is bovendien ook gelegd op het bestaande voetbalcomplex en woningen. Gezien het doel en de werking van het stiltegebied is de projectie op een voetbalcomplex en een woonwijk op zijn minst vreemd te noemen. Op meerdere plekken zijn stiltegebieden overigens onlogisch bepaald. Denk aan dorpskernen en sportcomplexen.

Tennis en padel hebben een geluidsniveau dat de geluidsnorm van 35 dB L_{den} ruim overstijgt (met name door padel). De activiteit tennisbanen en padelbanen zijn niet genoemd als toegelaten activiteiten binnen het stiltegebied en zijn daarmee verboden. Er is binnen de regeling geen mogelijkheid om deze activiteiten met een omgevingsvergunning toe te staan. Wel is een mogelijkheid (binnen de vangnetbepaling van de omgevingsverordening) om een ontheffing

aan te vragen om de activiteit uit te oefenen voor maximaal 12 dagen per jaar. Dit is geen oplossing voor tennis- en padelbanen. Voor de nieuwe natuurijsbaan is dit overigens wel een oplossing, gezien het incidentele gebruik van een natuurijsbaan. Ontgrenzing voor de nieuwe ijsbaan is daarom niet aan de orde.

Een verzoek tot handhaving kan ertoe leiden dat het gebruik als tennis- en padelbanen moet worden gestaakt. Daarom is het van belang om deze functies goed te regelen in relatie tot het stiltegebied.

4.2 BPL inclusief weidevogels

Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) beschermt de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL Wormer- en Jisperveld. De voorkomende kernkwaliteiten zijn 'open ruimte en vergezichten' en 'habitat voor weidevogels'. Deze voorkomende kernkwaliteiten mogen bij een kleinschalige ontwikkeling niet worden aangetast. De ontheffing is verleend ten behoeve van een kleinschalige ontwikkeling.

Een kleinschalige ontwikkeling kan worden toegestaan als de kernkwaliteiten van het BPL niet worden aangetast. Dit is als dusdanig beoordeeld bij de verleende ontheffing (zie onder 'bestaande ontheffing').

Wanneer iets niet wordt gekwalificeerd als 'kleinschalige ontwikkeling' is het een 'stedelijke ontwikkeling'. In de basis is een stedelijke ontwikkeling binnen BPL niet toegestaan. Een stedelijke ontwikkeling die de kernkwaliteiten van BPL aantast kan op grond van artikel 6.59 Omgevingsverordening NH2022 worden toegestaan als:

a. er sprake is van groot openbaar belang;
b. er geen reële alternatieven zijn; en
c. de aantasting zoveel mogelijk wordt beperkt en de aantasting wordt gecompenseerd.

Een tenniscomplex tast door bebouwing en opgaand groen de openheid aan. Ook heeft het invloed hebben op het habitat voor weidevogels. Hiervoor is al een ontheffing verleend. Toepassing van een alternatief in verband met het stiltegebied kan ertoe leiden dat er een extra aantasting van de openheid plaatsvindt of dat meer habitat voor weidevogels wordt aangetast. Een aangepast ontheffingsverzoek BPL is dan aan de orde.

4.3 Landelijk gebied

In het landelijk gebied mogen stedelijke functies beperkt worden toegestaan: op een plek waar een stedelijke functie reeds is toegestaan, waar de bebouwde oppervlakte niet toeneemt en waar het aantal burgerwoningen niet toeneemt.

Er is ontheffing verleend van dit werkingsgebied omdat de toename aan verstedelijking als gevolg van het grotere clubgebouw en de hogere padelwanden beperkt bleef.

Toepassing van een alternatief in verband met het stiltegebied kan ertoe leiden dat ten opzichte van de verleende ontheffing er een grotere afwijking ontstaat (in bebouwd oppervlak). Een aangepast ontheffingsverzoek BPL is dan aan de orde.

5 Opties/ alternatieven

In het overleg van 1 juli 2024 werd besproken dat er voor de provincie geen reden was om de ontheffing van het BPL niet opnieuw te verlenen of te verlengen. Als uit het onderzoek naar alternatieven zou blijken dat er een wijziging van de ontheffing nodig is, (bijvoorbeeld een afwijkende hoogte voor de geluidschermen) dan is dit zeker bespreekbaar, mits dit goed onderbouwd wordt.

Vanwege de hiervoor beschreven problematiek rondom het stiltegebied, BPL (inclusief habitat voor weidevogels) en Landelijk Gebied, hebben we gekeken naar opties/alternatieven voor de realisatie van het nieuwe tenniscomplex op het huidige ijsbaanterrein. Alternatieven zouden ertoe kunnen leiden dat er geen of minder strijd met het stiltegebied is. Daarnaast moet de samenhang met de overige instructieregels worden beoordeeld.

De volgende opties/alternatieven zijn beoordeeld:

1. Oorspronkelijke plan (alleen buitenbanen)
2. Plaatsen van een geluidscherm
3. Realisatie van een padelhal op het nieuwe tenniscomplex
4. Padelhal op de locatie van WSV
5. Padel op de locatie van het huidige tennispark aan de Spatterstraat
6. Terugbrengen van het aantal banen: 10 tennisbanen worden 8 tennisbanen en 4 padelbanen blijven 4 padelbanen

De alternatieven zijn beoordeeld op ruimtelijke aspecten, op financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Daarnaast is gekeken wat de betreffende optie betekent voor het stiltegebied, BPL en habitat voor weidevogels.

5.1 Oorspronkelijke plan

Voor het oorspronkelijke plan (10 tennisbanen en 4 buitenbanen voor padel) is reeds een ontheffing van de Omgevingsverordening verleend (zie onder hoofdstuk 2 en 3). De ontheffing zag niet op stiltegebied en daarom ligt voor deze optie daar het probleem. Om te beoordelen wat het effect is op het stiltegebied is deze situatie doorgerekend waarbij aannames zijn gedaan, zie ook hierna. Een rapportage hiervan is bijgevoegd als bijlage.

In de rapportage is in eerste instantie de feitelijk bestaande situatie (referentiesituatie) in beeld gebracht (voetbal, ijsbaan en jeu de boules). Ook is het nieuwe tennispark met buitenbanen (voorgestelde situatie) doorgerekend (10 tennisbanen en 4 buitenbanen padel). De navolgende tabel laat zien wat de waarden zijn van de referentiesituatie. Een wedstrijdsituatie bij WSV samen met activiteiten op het ijsbaanterrein geven de hoogste geluidwaarden en daarmee de referentiesituatie. De waarden liggen zoals is af te lezen uit de rechterkolom tussen 38 dB en 40 dB.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Referentiesituatie				
Id.	Omschrijving	WSV-1930 (training)	WSV-1930 (wedstrijd)	Nova Zembla / Boules	Totaal (training)	Totaal (wedstrijd)
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	29	37	28	31	38
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	30	38	25	31	38
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	30	38	23	30	38
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	32	40	21	33	40
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**	**35**	**35**

Tabel: geluidsniveaus referentiesituatie (bestaande situatie)

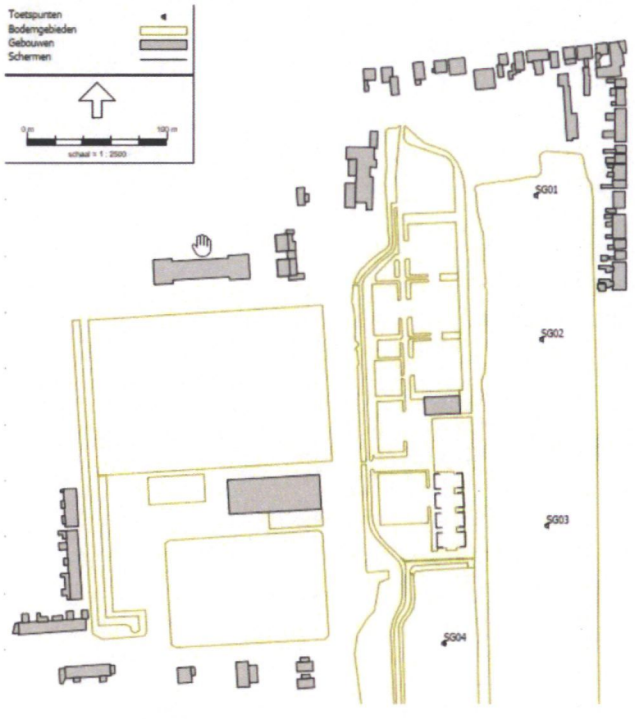
De navolgende tabel laat de voorgestelde situatie zien. Dit is nogmaals: de situatie met 10 tennisbanen en 4 buiten padelbanen. Hier wordt rekening gehouden met het hoogste geluidsniveau afkomstig van WSV (wedstrijd).

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Voorgestelde situatie		
Id.	Omschrijving	Tennispark Wormer	WSV-1930 (wedstrijd)	Totaal
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	37	43
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	43	37	44
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	44	38	45
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	44	40	45
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

Tabel: geluidsniveaus voorgestelde situatie

De toetspunten zijn weergegeven in de afbeelding hierna.

Uit beide tabellen gezamenlijk is af te leiden dat de realisatie van het tennispark (10 tennisbanen, 4 buiten padelbanen en jeu de boules), ten opzichte van de referentiesituatie, leidt tot een toename van +5 dB tot +7 dB op het stiltegebied. De rechter kolommen van de twee voorgaande tabellen moeten hiervoor met elkaar worden vergeleken.



Afbeelding: toetspunten akoestisch onderzoek

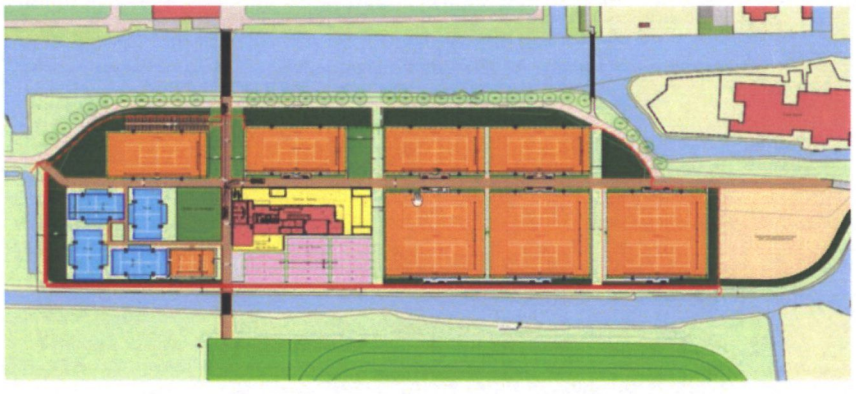
Ter illustratie is het goed om iets te zeggen over de waarneembaarheid van verschillen in geluidsniveaus. Deze indicaties zijn van toepassing op menselijke waarneming: Onder normale omstandigheden is een verschil van 3 dB net waarneembaar. Vanaf 5 dB verschil is er pas sprake van een duidelijk hoorbaar verschil. Een verschil van 10 dB wordt door mensen ervaren als een halvering c.q. een verdubbeling van het geluid[1].

Uit de resultaten volgt dat de voorgestelde situatie (10 tennisbanen en 4 padelbanen buiten) ervoor zorgt dat er een toename aan geluidbelasting is op het stiltegebied ten opzichte van de referentiesituatie (feitelijk nu aanwezig). Dit illustreert het probleem met het stiltegebied. De toename aan geluidbelasting wordt voornamelijk veroorzaakt door padel en in mindere mate door tennis. Dit blijkt uit de doorrekening van het alternatief van de padelhal (zie 5.3 en 5.4), waarbij alleen tennis (en jeu de boues) geluid produceert richting het stiltegebied.

Het stiltegebied kent geen externe werking. Dit houdt in dat alleen geluid wordt beoordeeld dat *binnen* het stiltegebied wordt geproduceerd. Het stiltegebied kan worden ontgrensd tot de grens van het tenniscomplex.

Van belang is dat bij de berekeningen een strafcorrectie is toegepast van 5 dB, zoals deze is voorgeschreven in de berekeningen voor het bepalen van het geluidsniveau op basis van de 'handreiking padel' van de NSG. Onduidelijk is of deze correctie ook moet worden toegepast bij de berekeningen op het stiltegebied. Gezien de resultaten die hierna worden besproken is dit zeer relevant. Voor de zekerheid is nu uitgegaan van deze strafcorrectie (worst-case scenario). Het zou dus in de praktijk mee kunnen vallen.

5.2 Plaatsen van een geluidscherm



Afbeelding: geluidsscherm indicatief aangegeven met een rode lijn

Zoals uit 5.1 blijkt hebben tennis en vooral padel een behoorlijke geluidsinvloed op de omliggende woningen en het Stiltegebied. Het plaatsen van een

[1] *Bron: Zie onder andere "Fysische/theoretische Grondslagen van Geluid", PHTO A, Dr. Ing. A. von Meier, laatste revisie augustus 1996 en Geluidwering in de "woningbouw", hoofdstuk Basisbegrippen en definities, Mw. Ir. P.E. Braat – Eggen, ir. L.C.J. van Luxemburg, uitgavejaar 1993.*

geluidsscherm zorgt ervoor dat het geluidsniveau daalt. Door het beperken van de gebruikstijden van bepaalde tennisbanen blijft het geluidsniveau binnen de normen van het Besluit activiteiten leefomgeving (de invloed op woningen).

Met een geluidscherm kan het geluidsniveau van padel en tennis op het stiltegebied worden verminderd. Om de effecten van padel weg te nemen zal een geluidscherm hoger moeten zijn dan de padelmuren die 4 meter hoog zijn. Uit kan worden gegaan van een scherm dat ten minste een hoogte van 5 meter zou moeten hebben. Ook de tennisbanen hebben een invloed op het geluidsniveau en daarom zou het scherm langs de gehele oost- en zuidgrens van het park moeten worden gerealiseerd. De invloed op de openheid en ruimtebeleving van het landschap is significant. In de bijlage is het document ten behoeve van de landschappelijke inpassing opgenomen. Hier wordt naar verwezen.

Ook heeft een geluidscherm indirect invloed op weidevogels in het aangrenzende BPL-gebied aan de oost- en zuidzijde. In en op een begroeid scherm kunnen zich namelijk roofdieren ophouden. Uit onderzoek blijkt dat weidevogels afstand nemen van opgaande begroeiing en gebouwen. Niet geheel duidelijk is of een scherm een extra negatieve invloed op weidevogels heeft ten opzichte van een hoge geluidsbelasting (zonder scherm), maar dit is wel de verwachting. Onderzoek zou dit moeten uitwijzen.

Berekend is dat het geluidsniveau bij toepassing van een geluidscherm aanzienlijk daalt, zoals navolgende tabel toont. Let op dat dit wel is ten opzichte van de referentiesituatie. De overschrijding ten opzichte van het voorgeschreven geluidsniveau vanuit de instructieregel voor het stiltegebied is nog steeds maximaal +6 dB. Omdat de bestemming sport eerder in het toenmalige bestemmingsplan is opgenomen dan dat het stiltegebied is vastgelegd, is dit o.i. basis om de berekeningen af te zetten tegen de referentiesituatie.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		**Schermhoogten in de voorgestelde situatie**		
Id.	**Omschrijving**	**3 meter**	**4 meter**	**5 meter**
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	40	38
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	38	35
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	43	40	37
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	43	42	41
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

Afbeelding: invloed geluidsscherm op geluidsniveau stiltegebied

Een geluidsscherm van 5 meter realiseert aanzienlijk meer geluidsreductie dan een scherm van 4 meter hoog. Een scherm van 4 meter verlaagt het geluidsniveau niet tot de referentiesituatie. Een geluidsscherm van 5 meter doet dit op 1 dB na wel. De overschrijding wordt het toetspunt SG04 echter grotendeels bepaald door geluid afkomstig van de voetbalvereniging.

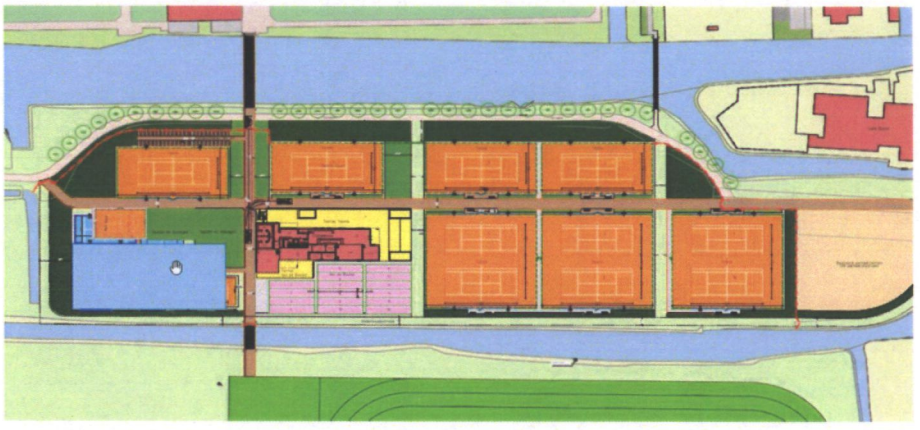
Uit de financiële doorrekening blijkt dat een geluidsscherm ten opzichte van het realiseren van een hal (zie onder 5.3), minder kostbaar is en waarschijnlijk past binnen het uitgangspunt van een kostenneutrale realisatie.

Uitgangspunt voor een geluidsscherm is dat het een massa heeft van minimaal 10 kg/m^2. Een bepaald type kokoswal voldoet aan deze eis en is als uitgangspunt gekozen. Een scherm over circa 300 meter lengte heeft een behoorlijke bouwactiviteit tot gevolg. Dit heeft een extra invloed op de stikstofuitstoot. Het Natura 2000-gebied is op korte afstand aanwezig. Uit de

eerdere stikstofberekening volgde dat de aanlegfase (zonder geluidsscherm) net aan onder de grenswaarde bleef.

De invloed op lichthinder kan met een geluidscherm worden verminderd. Dit is een positief aspect aan de realisatie van een scherm.

5.3 Realisatie van een padelhal op het nieuwe tenniscomplex



Afbeelding: ruimtebeslag padelhal ter plaatse van huidige buitenbanen

Een ander alternatief is om een padelhal op het tennispark te realiseren. Op het tennispark wordt al rekening gehouden met een kantine van 500 m^2. Voor een padelhal kan rekening worden gehouden met circa 1.250 m^2 extra.

Financieel drukt een padelhal zwaar op de grondexploitatie en kan het project niet meer kostenneutraal worden uitgevoerd. Hierom is dit alternatief financieel onuitvoerbaar.

Daarbij volgt uit de berekeningen dat met de realisatie van een padelhal nog steeds een overschrijding van het geluidsniveau op het stiltegebied blijft bestaan. Dat komt doordat de tennisbanen nog steeds geluid produceren. De navolgende tabel laat zien dat er nog steeds een overschrijding op het stiltegebied is. Wel is te zien dat het geluid bij de zuidelijke twee rekenpunten beduidend lager is door de padelhal.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Sporthal op locatie tennispark		
Id.	Omschrijving	Tennispark Wormer	WSV-1930 (wedstrijd)	Totaal
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	40	37	42
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	38	43
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	35	33	37
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	35	40	41
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

Afbeelding: invloed sporthal tennispark op geluidsniveau stiltegebied

Ook neemt de invloed op het landschap (openheid, BPL) met een padelhal toe. Gebouwen hebben een invloed op weidevogels en er ontstaat meer stikstofuitstoot in de aanlegfase. Zoals eerder aangegeven hing de stikstofdepositie in de aanlegfase voor de voorkeursvariant al tegen de grenswaarde. Meer verharding in de vorm van bebouwing zorgt bovendien voor een hogere compensatie-eis voor water. Verwacht wordt dat dit een lastige opgave is omdat op het terrein zelf weinig ruimte over is voor compensatie.

5.4 Padelhal op de locatie van WSV

De voetbalclub WSV grenst aan het beoogde tennispark. Op het terrein van WSV zijn fysiek mogelijkheden om een padelhal te realiseren. De padelhal kan fysiek worden ingepast ter plaatse van een bestaand miniveld, zie navolgende afbeelding.



Financieel gezien is net als is aangegeven onder 6.2 een padelhal onhaalbaar, omdat het project niet meer kostenneutraal kan worden uitgevoerd. Daarbij wordt het trapveld regelmatig gebruikt en heeft een belangrijke sociaal-maatschappelijke functie. De voetbalvereniging geeft aan dat het gehele voetbalcomplex wordt gebruikt en er dus geen ruimte is voor een padelhal.

Een padelhal op dit terrein is landschappelijk makkelijker inpasbaar, want er is geen sprake van BPL. Ook heeft het geen extra negatief effect op weidevogels ten opzichte van het ijsbaanterrein. Net als bij een padelhal op het tenniscomplex (5.3) blijft er vanwege tennis een overschrijding van het geluidsniveau op het stiltegebied bestaan. De overschrijding is op toetspunt SG03, hoger dan bij een padelhal op het tenniscomplex, verder zijn de overschrijdingen gelijk aan een padelhal op het tenniscomplex. Een padelhal op het tenniscomplex komt gunstiger uit, omdat deze voor afscherming zorgt. Een hal op het WSV-terrein doet dat niet.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Sporthal op locatie tennispark		
Id.	Omschrijving	Tennispark Wormer	WSV-1930 (wedstrijd)	Totaal
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	40	37	42
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	38	43
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	36	37	40
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	35	40	41
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

Afbeelding: invloed sporthal WSV op geluidsniveau stiltegebied

De afstand tot het Natura 2000-gebied is iets groter dan bij een padelhal op het tennispark. Dit kan een klein positief effect hebben op de stikstofdepositie, maar naar verwachting zal dit niet veel uitmaken.

De watercompensatie neemt ook bij dit alternatief toe zoals is omschreven onder 6.2.

5.5 Padel op de locatie van het huidige tennispark aan de Spatterstraat

De uitbreiding van de te realiseren sporthal met ruimte voor padel brengt extra kosten met zich mee. Bovendien gaat een uitbreiding van de sporthal ten koste van geplande woningen. Financieel is deze optie daarom niet uitvoerbaar en bovendien is het doel om zoveel mogelijk woningen te realiseren gezien de woningnood. Daarnaast wordt tennis en padel fysiek gescheiden, omdat tennis wordt gerealiseerd op de huidige ijsbaan. Vanuit de verenigingen is aangegeven dat dit onwenselijk is.

Dit alternatief heeft duidelijke voordelen ten opzichte van het BPL inclusief weidevogels en op het gebied van stikstofdepositie. Er ontstaat een verminderde invloed op de openheid en ruimtebeleving doordat de padelwanden niet hoeven te worden gerealiseerd op het ijsbaanterrein.

De invloed op het stiltegebied blijft bestaan doordat er alleen tennisbanen worden gerealiseerd op het nieuwe tennispark. Zie hiervoor de geluidssituatie zoals is omschreven onder 5.4. Dat is de optie van een padelhal op het WSV-terrein waarbij tennis overblijft op het nieuwe tenniscomplex.

5.6 Terugbrengen van het aantal banen

Als alternatief is ook onderzocht of het terugbrengen van het aantal tennisbanen effect heeft. Op de aspecten verkeer en parkeren heeft het terugbrengen van het aantal banen een positief effect, alsook op de stikstofdepositie. Ook hoeven banen (naar verwachting) niet meer met een gebruiksbeperking te worden belast: het geluidsniveau op omliggende woningen neemt ook af (Besluit activiteiten leefomgeving).

Voor wat betreft ecologie en landschap blijven de effecten nagenoeg hetzelfde. Er zijn padelmuren nodig, waardoor de effecten gelijk blijven. De verleende ontheffing is voldoende.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Gereduceerde situatie		
Id.	Omschrijving	Tennispark Wormer	WSV-1930 (wedstrijd)	Totaal
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	40	37	42
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	42	37	44
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	44	38	45
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	44	40	45
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

Afbeelding: invloed terugbrengen aantal banen

Op het stiltegebied zullen ondanks een vermindering van het aantal banen nog steeds te hoge geluidseffecten plaatsvinden. De overschrijding ten opzichte van de referentiesituatie is nog steeds maximaal +7 dB.

Financieel gezien zal het terugbrengen van het aantal banen een positief effect hebben op de grondexploitatie. Ook landschappelijk is het park beter in te passen en er ontstaat meer ruimte voor watercompensatie.

Aan het raadsbesluit dat ten grondslag ligt aan de ontwikkeling van het tenniscomplex op het ijsbaanterrein ligt een capaciteitsanalyse ten grondslag. Hierin werd uitgegaan van 10 tennisvelden en 4 padelbanen. Uit een recente

capaciteitsanalyse blijkt dat 8 tennisbanen en 4 padelbanen voldoende kunnen zijn.

5.7 Beoordeling

Op basis van de uiteenzettingen die zijn gedaan in de voorgaande paragrafen van dit hoofdstuk kan de volgende afweging worden gemaakt. Het oorspronkelijke plan is kansrijk en kan gecombineerd worden met het terugbrengen van het aantal banen. Een ander alternatief is het geluidsscherm in combinatie met het terugbrengen van het aantal banen. De overige alternatieven/opties zijn financieel danwel anderszins onuitvoerbaar. Hierna wordt nader ingegaan op deze alternatieven/opties.

Oorspronkelijk plan maar met minder banen

Dit is alleen mogelijk als het stiltegebied flink wordt ontgrensd. Op die manier wordt het BPL het minst aangetast en past het sportcomplex beter in zijn omgeving/kan beter landschappelijk worden ingepast dan bij een lang geluidscherm. Ontgrenzing zou mogelijk kunnen zijn, omdat er in het verleden al een sportbestemming aan het perceel is gegeven, waar ook bebouwing is toegestaan. Ook was deze bestemming reeds aanwezig voordat het werd aangewezen als stiltegebied. Dat geldt bovendien ook voor de bestaande woningen en het voetbalcomplex waar het stiltegebied in het verleden ook op is gelegd. Deze functies waren zelfs fysiek reeds aanwezig. Beperking van de bestaand aanwezige functies kan niet aan de orde zijn. Deze redenatie zou ook moeten opgaan voor de sportbestemming van het terrein, die er al jaren eerder op is gevestigd dan het stiltegebied. Een ontgrenzing is daarmee gerechtvaardigd. Bovendien betreft het een stiltegebied, die niet van het allerhoogste niveau is. Het ijsbaanterrein is gelegen aan de kern Wormer. Inherent aan die ligging is dat er nu eenmaal geluid wordt gemaakt, al zeer geruime tijd. Er zijn daarnaast stedelijke functies aan de noord- en westzijde aanwezig en zelfs aan de oostzijde steekt er woningbouwlint het gebied in. Ook betreft het een gebied waar vliegtuiglawaai op een aanzienlijk niveau aanwezig is. De bijdrage van tennis en padel is (weliswaar intrinsiek anders, maar wel) relatief. Met het terugbrengen van het aantal banen wordt blijvend voldaan aan de verleende ontheffing. Daarbij draagt het bij aan een betere landschappelijke inpassing en een lager geluidsniveau op het stiltegebied.

Geluidscherm

Indien een geluidscherm wordt geplaatst van 5 meter hoog aan de oost- en zuidzijde kan het geluidsniveau worden teruggebracht naar het niveau van de huidige situatie (referentiesituatie). Dat is overigens strikt formeel niet voldoende, want volgens de regels van het stiltegebied mag er niet meer dan 35 dB worden geproduceerd. Dit wordt echter al overschreden door de huidige reeds fysiek aanwezig functies, waaronder een groot deel van de aangrenzende woonwijk. Dat zou al sowieso ontgrensd moeten worden. Geluid is dan in principe opgelost ten aanzien van het stiltegebied. Echter, het geluidsscherm is lastig inpasbaar, rekening houdend met de kernkwaliteiten van het BPL. Het scherm omringt het perceel aan de oost- en zuidzijde met een hoogte van 5 meter. Deze is moeilijk landschappelijk in te passen en tast de openheid aan die in het BPL als kernkwaliteit is opgenomen. Echter kan ook hier worden onderbouwd dat ontheffing verlenen van de verordening mogelijk is, aangezien er een doeleinde (bestemming) sport (stedelijke functie) op het perceel aanwezig is en hier de nodige bebouwing is toegestaan. Buiten het

bouwvlak (ca. 200 m^2) mag op het gehele perceel nog eens 150 m^2 aan gebouwen komen te staan. Ook zijn er bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan op het gehele perceel: speelinstallaties en vlaggenmasten van 6,5 meter hoog, lichtmasten en ballenvangers van 15 meter hoog, andere bouwwerken (waaronder hekwerken) mogen 3 meter hoog worden. Deze bouwwerken, nu bij recht toegestaan, stroken al niet met de kernkwaliteiten van het BPL. Er zou dus een reeds een hek van 3 meter hoogte rondom het perceel kunnen worden gezet. Ook kunnen er groensingels worden geplaatst, waarbij de hoogte niet is beperkt. Dat allemaal heeft ook aanzienlijke beperkingen voor de openheid. Het 5 meter hoge geluidsscherm (2 meter hoger dan het omgevingsplan toelaat) is dan relatief beperkt. Zeker als er ook nog een hoge groensingel omheen mag binnen het huidige planologische regime. Ook kan het 5 meter hoge scherm zo goed mogelijk landschappelijk worden ingepast door een groene/ecologische uitvoering (begroeiing met gebiedseisen soorten) met eventueel daarvoor groene beplanting.

Uiteindelijk speelt ook de vraag waarom BPL op deze sportbestemming is gelegd. Het is gelegen tegen de bestaande kern aan en biedt ruime mogelijkheden voor sportbeoefening met daarbij behorende bouwwerken. Voorts is er een verruiming van mogelijkheden binnen BPL aanstaande die per 1 januari 2025 moet ingaan. Gezien de eerder verleende ontheffing en voorgaande argumentatie zou er iets meer in dit deel van het BPL mogelijk dienen te zijn. Ook hier geldt het argument dat er in de kern veel broodnodige woningen worden gebouwd. Al met al o.i. een valide reden om ontheffing te verlenen van BPL en Landelijk Gebied (waarvoor dezelfde redenatie geldt).

Kanttekening bij het voorgaande is het feit dat een geluidsscherm voor weidevogels hoogstwaarschijnlijk geen verbetering is. Hier geldt echter hetzelfde argument vanuit de bestaande planologische mogelijkheden.

Afweging

De voorgaande beoordeling leidt tot de conclusie dat het terugbrengen van het aantal banen in het oorspronkelijke plan eigenlijk geen discussie hoeft te zijn. Er moet gerealiseerd worden naar behoefte. Dit is positief voor de grondexploitatie en heeft een licht positief effect op het stiltegebied. Echter is het effect zeer beperkt en biedt het geen volledige oplossing voor het stiltegebied.

Het realiseren van een scherm is een lastigere afweging. Op het stiltegebied heeft het een aanzienlijk effect en zorgt het ervoor dat het geluidsniveau binnen de bestaande (referentie)situatie blijft. Echter heeft een scherm een behoorlijke invloed op het landschap. Uit de landschappelijke inpassing die is opgesteld blijkt dat zichtlijnen worden geblokkeerd en dat de openheid verder wordt weggenomen. Echter, zonder geluidsscherm zorgt het tenniscomplex er ook voor dat openheid wordt weggenomen. Wel is het zonder scherm mogelijk om een zichtlijn te creëren.

De manier waarop het stiltegebied over het de bestaande functies (sport en woonwijk) is geprojecteerd doet vermoeden dat het een omissie betreft en ontgrenzing daarom redelijk is. Uit het voorgaande blijkt dat landschappelijke inpassing zonder scherm beter in lijn is met de uitgangspunten en de landschappelijke waarden die gelden voor BPL. Voorts drukt een geluidsscherm op de financiële exploitatie, terwijl dat geld ook ten goede kan komen aan de landschappelijke inpassing en de woningbouw op de vrijkomende tennislocaties. Aan de andere kant laat het omgevingsplan al een behoorlijke verdichting en verstoring van de openheid toe.

Geconcludeerd wordt dat het terugbrengen van het aantal banen realistisch en uitvoerbaar is als alternatief. Een geluidsscherm draagt bij aan de uitgangspunten van het stiltegebied maar is landschappelijk lastiger in te passen binnen BPL dan het oorspronkelijke plan. Bovendien zijn er bij een geluidscherm nadelen te verwachten op het gebied van weidevogels en stikstofuitstoot. Afgewogen wordt daarom dat het oorspronkelijke plan met minder banen de voorkeur heeft boven een geluidscherm met minder banen.

Het oorspronkelijke plan met minder banen leidt tot een ontgrenzing van het stiltegebied en een 'verlenging' van de ontheffing BPL en Landelijk gebied, zonder inhoudelijke verruiming.

6 Conclusie

Het voorliggende document is opgesteld om enerzijds een ontgrenzing van het stiltegebied te motiveren en anderzijds om een verlenging danwel vernieuwing van de verleende ontheffing BPL en Landelijk gebied te motiveren.

Om de ontgrenzing van het stiltegebied te motiveren zijn alternatieven afgewogen. Hieruit komt naar voren dat het terugbrengen van het aantal banen in combinatie met het oorspronkelijke plan het meest haalbare scenario oplevert. Een geluidscherm draagt bij aan de ambities van het stiltegebied, maar is lastiger inpasbaar in BPL dan het oorspronkelijke plan. Voordeel van het oorspronkelijke plan danwel het geluidscherm is dat de vrijkomende tennislocaties volledig kunnen worden benut voor woningbouw wat een zwaarwegend belang is.

Overige alternatieven zijn niet haalbaar (zie hoofdstuk 5). De voorkeursvariant gaat daarom uit naar het oorspronkelijke plan met 8 in plaats van 10 tennisbanen. Dit houdt in dat het stiltegebied ontgrensd moet worden. Gezien de bestaande situatie waarin een groot deel van de aangrenzende woonwijk, het voetbalcomplex en het voorliggende perceel met het gebruiksdoeleinde sport binnen het stiltegebied valt, is ontgrenzing voor dat deel sowieso al reëel. Het stiltegebied kent geen externe werking. Dit betekent dat ontgrensd kan worden tot de grens/rand van het nieuwe tenniscomplex (zie bijlage).

Het voorgaande betekent ook dat de verleende ontheffing voor BPL en Landelijk gebied niet hoeft te wijzigen.

Bijlage

I. Akoestisch onderzoek
II. Landschappelijke inpassing geluidsscherm
III. Kaart ontgrenzingsverzoek

Gemeente Wormerland

GS van de Provincie Noord-Holland
t.a.v. de heer C. Loggen
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
(via post@noord-holland.nl)

Datum	:	29 maart 2022
Uw brief van	:	
Uw kenmerk	:	
Ons nummer	:	796231
Behandeld door	:	F. Frowijn
Telefoonnummer	:	075 – 651 21 00

Onderwerp : Omgevingsverordening NH2020 en de ijsbaanlocatie

Geachte heer Loggen,

De gemeente Wormerland heeft al bijna 10 jaar de ruimtelijke ambitie om te komen tot de herontwikkeling van het ijsbaanterrein in Wormer. Dit geldt ook voor het realiseren van binnenstedelijke woningbouwontwikkelingen. Zo maakte de Structuurvisie Wormerland reeds in 2014 melding van de plannen om de ijsbaanlocatie in de toekomst te ontwikkelen en de diversiteit aan woonmilieus verder uit te bouwen door binnenstedelijke woningbouwontwikkelingen te realiseren. Dit dient eraan bij te dragen dat de gemeente ook in de toekomst een aantrekkelijke woongemeente blijft en haar vitaliteit voor de langere termijn zou kunnen behouden.

In het collegeprogramma 2018-2022 wordt de ambitie herhaald om te zoeken naar binnenstedelijke bouw- en herontwikkellocaties waar woningbouw mogelijk is. Daarnaast vermeldt het collegeprogramma de ambitie om te komen tot een verduurzaming van de sportaccommodaties in Wormer. Onderzocht zou worden of vervangende nieuwbouw niet een beter alternatief is dan renovatie van verouderde accommodaties. Daarbij speelt de maatschappelijke opgave tot duurzaam bouwen en exploiteren ook een belangrijke rol.

Reeds in 2019 is geconcludeerd dat invulling zou kunnen worden gegeven aan al deze ruimtelijke ambities door middel van één integraal plan. Volgens dit plan zal de huidige natuurijsbaan worden verplaatst naar het naastgelegen perceel. Vervolgens kunnen op de huidige ijsbaanlocatie een drietal tennisverenigingen worden gehuisvest. Deze tennisverenigingen kampen immers met een ledenterugloop en wensen met elkaar te fuseren om gezamenlijk een nieuw tennispark te realiseren. De jeu de boules-vereniging die op het huidige ijsbaancomplex al een plek heeft, blijft op deze locatie zitten. De huidige kantine van de jeu de boules-vereniging en de ijsbaanvereniging van ca. 150 m2 zal worden verplaatst en vergroot tot een kantine/omkleedaccommodatie van ca. 450 m2 voor zowel de tennisverenigingen als de jeu de boules- en de ijsbaanvereniging. Eén en ander sluit ook aan bij de beleidslijn in Wormerland om sportvoorzieningen bewust aan de rand van het dorp te situeren, getuige ook het grote complex van voetbalvereniging WSV dat zich naast het huidige ijsbaanterrein bevindt.

Het plan impliceert ook de nieuwbouw van een sporthal (ter vervanging van de gedateerde en in slechte staat verkerende sporthallen in Wormer) op de plek van één van sporthallen aan de Spatterstraat.

Tot slot maakt het plan het mogelijk om binnenstedelijk 165 wooneenheden te realiseren op de locaties die vrijkomen door het verplaatsen van de tennisverenigingen en de nieuwbouw van de sporthal. Deze woningen kunnen worden gebouwd aan de Spatterstraat (ca. 92 woningen), de Caascooperstraat (ca. 39 woningen), de Drie Morgen (ca. 29 woningen).

Spatterstraat :
29 sociale huurappartementen
27 middeldure huurappartementen.
12 goedkope rijwoningen
10 senioren woningen
14 twee onder één kap woningen
151 parkeerplaatsen op maaiveld

De Caascooper:
39 appartementen (70 – 90 m2)
Parkeren op maaiveld en in het souterrain

De Drie Morgen:
11 koopappartementen (75 m2)
18 koopwoningen
Parkeren op maaiveld

Dit sluit aan bij verschillende ambities uit zowel het Woonakkoord Zaanstreek-Waterland als de gemeentelijke Woonvisie. In het Woonakkoord is opgenomen dat we willen werken aan zowel de lokale als regionale woningbehoefte, dat we zo veel mogelijk binnenstedelijk bouwen en ons deels specifiek richten op woningen voor senioren. Het voorgestelde plan geeft concreet invulling aan deze ambities. Daarnaast sluit het project aan op onze eigen Woonvisie, waarin is opgenomen dat we blijvend streven naar een passende en betaalbare woningvoorraad, met zo veel mogelijk kansen voor onze inwoners om in de gemeente Wormerland te (blijven) wonen. Daarbij past de keuze voor sociale huur, middeldure huur, goedkopere koopwoningen en seniorenwoningen. Inmiddels is ook een marktpartij gevonden die een stedenbouwkundig plan heeft gemaakt voor de 165 wooneenheden en die bereid is een grondbod te doen waarmee het nieuwe tenniscomplex en de nieuwe sporthal gefinancierd kunnen gaan worden. Ook zal een substantieel bedrag beschikbaar worden gesteld voor overige kosten. Als de tennisverenigingen niet op de huidige ijsbaanlocatie kunnen worden gehuisvest kunnen de binnenstedelijke locaties niet worden vrijgemaakt voor de bouw van de 165 wooneenheden.

Gelet op de eerder genoemde voorgenomen ontwikkelingen in het landelijk gebied vond op 20 november 2019 een bestuurlijk overleg plaats tussen u en de wethouders Schalkwijk en Van Waaijen van de gemeente Wormerland. De wethouders geven aan dat op deze ijsbaanlocatie al de bestemming sport rust zodat er voor het realiseren van een tennispark geen bestemmingsplanwijziging nodig is. Sport blijft sport. Tijdens dit overleg heeft u aangegeven dat het verplaatsen van sportvoorzieningen naar de locatie van de huidige natuurijsbaan in principe mogelijk is. De huidige natuurijsbaan (met de bestemming sport) maakte immers geen onderdeel uit van de bufferzone, zoals aangegeven in de destijds geldende Provinciale Ruimtelijke Verordening, noch van Natura-2000 gebied. Ook zou het verplaatsen van de natuurijsbaan naar het aangrenzende perceel mogelijk zijn omdat het een seizoensgebonden activiteit betreft met een zeer beperkte ruimtelijke impact. Bovendien maakte/maakt ook deze nieuwe locatie voor de natuurijsbaan geen deel uit van Natura-2000 gebied. Voorafgaand aan de verplaatsing van de natuurijsbaan verplicht natuurwetgeving overigens nog wel tot nader onderzoek. De provincie heeft de uitkomsten van dit bestuurlijk overleg per e-mail d.d. 22-11-19 en d.d. 08-01-20 bevestigd aan de gemeente Wormerland.

Mede gelet op het positief verlopen bestuurlijk overleg wordt vervolgens werk gemaakt van een Haalbaarheidsonderzoek sportaccommodaties Wormer. In dit onderzoek is de bouw van een nieuwe

duurzame sporthal in Wormer meegenomen evenals de samenvoeging van 3 tennisverenigingen op 1 complex. Op 5 januari 2021 heeft het college een besluit genomen over dit haalbaarheidsonderzoek. Nadat ook de raad op 2 februari 2021 akkoord is gegaan, wordt vervolgens ingezet op de verdere uitwerking van het scenario van de realisatie van een tenniscomplex op het ijsbaanterrein i.c.m. de jeu de boules, de nieuwbouw van een gezamenlijke kantine/omkleedaccommodatie voor zowel de tennisverenigingen als de jeu de boules- en de ijsbaanvereniging, de nieuwbouw van een sporthal op de huidige locatie aan de Spatterstraat en de binnenstedelijke woningbouw van 165 wooneenheden. Deze plannen vragen nog nadere uitwerking. Dat geldt ook voor de infrastructurele maatregelen die nodig zijn i.v.m. de realisatie van het tenniscomplex.



(De doorkijk vanaf het terrein naar de omgeving zal nog verder aandacht krijgen. Als uiteindelijk wordt gekozen voor een groene buitenrand, zal dat zijn in de vorm zijn van lage struiken of een lage geluidswal met klimop. Bomen en andere hogere beplanting zijn immers een belangrijke verstorende factor voor de weidevogels op het nieuwe ijsbaanterrein).

Als de huidige natuurijsbaan (die overigens de laatste jaren heel beperkt is gebruikt door de zachte winters) wordt verplaatst naar het naastgelegen perceel. Daarbij de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Laag dijkje die zo min mogelijk zichtbaar is, met flauwe taluds.
- Gebruik maken van tenniskantine zodat geen eigen gebouw nodig is.
- Verwijderbare lichtmasten.

Ter bevordering van de biodiversiteit op het nieuwe ijsbaanterrein zullen de volgende maatregelen worden getroffen:

Openheid landschap
Het gebied moet open blijven. Er kunnen geen bomen of struiken geplant worden, Ook kunnen er geen elementen als hekwerken en dergelijke geplaatst worden die de openheid van het landschap verstoren.

Vochtig, kruidenrijk grasland
De velden moeten bestaan uit een vochtig en kruidenrijk grasland. Het grondwater staat in het voorjaar (eind maart/begin april) 0-20 cm beneden het maaiveld met hier en daar plas dras. In mei/juni kan het grondwater iets zakken naar 25-45cm onder maaiveld. Dit is belangrijk voor o.a. de kuikens van de weidevogels. In februari kan het veld even onder water worden gezet. Rond 15 februari komen de weidevogels terug van hun lange reis en hebben dan voedsel nodig. Door de velden iets onder water te zetten is het makkelijker voor de weidevogels voedsel te vinden, Zo kunnen zij aanvetten ter voorbereiding op het broeden. De grasmat moet bestaan uit kort gras met veel inheemse bloeiende kruiden. Gras trekt maar weinig insecten aan, daar zijn bloeiende kruiden voor nodig. Jonge kuikens van de weidevogels hebben deze insecten nodig als voeding. Boterbloemen, pinksterbloemen, koekoeksbloemen, klavers en andere lage bloeiende kruiden moeten dan ook meegezaaid worden met het gras.

Aangepast beheer
Het beheer van het terrein dient aangepast te worden ter bevordering van de weidevogels. Dit dient samen te gebeuren met de grondgebruikers op wiens gronden nog meer weidevogels voorkomen om zo te voorkomen dat iedereen op hetzelfde moment gaat maaien en de weidevogels zo geen uitvluchtlocatie meer hebben. Hiervoor is het verstandig dat in samenwerking met deze een zorgvuldig beheerplan wordt opgesteld. Ook bemesting is een aandachtspunt. Onderzoek laat zien dat terreinen met een hoge hoeveelheid voedingstoffen juist weinig kruiden bevatten. Wanneer er gemaaid wordt met ook aangepast worden. Er kan niet gemaaid worden in de broedperiode. Ook moet er niet gemaaid worden als de kruiden bloeien en nog geen zaad hebben gezet. Anders blijft het gebied niet lang kruidenrijk.

Slootranden
Het is belangrijk dat de vogels, en andere diersoorten, makkelijk het water in en uitkunnen. Natuurlijke oevers zijn daarom essentieel. Ongemaaide slootranden, waar wat hogere oevervegetatie staat, is essentieel voor schuilplaatsen. Ook toont onderzoek aan dat insecten in deze slootrand vegetaties veel groter zijn, en in grotere aantallen voorkomen. Weidevogelouders hebben daarom vaak een voorkeur voor dergelijke locaties als foerageergebied. Laat de slootranden aan de buitenzijden van het terrein dus hoger opstaan en zet hier geen barrières als schoeiing langs het water maar vorm juist een natuurlijk talud. De vegetatie mag ook weer niet te hoog, geen rietkragen.

Rust
Het is belangrijk dat buiten de schaatsperiode vooral rust is in het gebied. Mensen die zich op het terrein begeven verstoren de weidevogels. Het terrein zou eigenlijk alleen open moeten zijn voor essentiële onderhoudswerkzaamheden. In verband met de noodzakelijke rust zullen op het tenniscomplex mitigerende maatregelen worden getroffen t.a.v. licht en geluid. Er kan worden gedacht

aan het gebruik van typen licht die minder zichtbaar zijn voor dieren, aan het gebruik van lichtkappen die de lichtval centreren op het speelveld en licht naar omliggende percelen tegenhoudt enzovoort. Een lage groene geluidswal rondom het tenniscomplex vermindert het geluid van (sportende) mensen in de richting van de omliggende percelen met weidevogels.



Terwijl de gemeente Wormerland werkt aan het Haalbaarheidsonderzoek is de provincie Noord-Holland actief met het opstellen van de Omgevingsverordening NH2020. Hierin heeft de provincie het Bijzonder provinciaal landschap (BPL) als een nieuw beschermingsregime geïntroduceerd. Volgens de Nota van beantwoording omvat het BPL die gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. De begrenzing van de BPL-gebieden zou gebaseerd zijn op de begrenzing van het landelijk gebied en de begrenzingen van de beschermingsregimes Bufferzone, Aardkundig monument en Weidevogelleefgebied én landschappelijk logische grenzen (zoals poldereenheden).

Ook de ijsbaanlocatie wordt in de Omgevingsverordening NH2020 bestempeld als Bijzonder provinciaal landschap. Dit moet een omissie zijn. In de eerste plaats is de ijsbaanlocatie met een sportbestemming immers niet van bijzondere landschappelijke waarde. Van openheid en ruimtebeleving bijvoorbeeld al geen sprake.



(Foto genomen vanuit het lint richting het parkeerterrein en de jeu de boulesvereniging met daarachter de huidige natuurijsbaan)



(Foto genomen richting het lint en de jeu de boulesvereniging waarbij de huidige natuurijsbaan wordt omsloten door woningbouw aan de rechterkant en woningbouw en het complex van voetbalvereniging WSV) aan de linkerkant)

In de tweede plaats viel de ijsbaanlocatie niet in het beschermingsregime Bufferzone of één van de andere beschermingsregimes. Daarmee voldoet de aanwijzing van de ijsbaanlocatie ook niet aan de eigen criteria die de provincie ten grondslag heeft gelegd aan de begrenzing van de BPL-gebieden. In de derde plaats wordt met de aanwijzing van de ijsbaanlocatie als BPL voorbijgegaan aan het bestuurlijk overleg dat heeft plaatsgevonden op 20 november 2019.

Vanwege de omissie besluiten burgemeester en wethouders van Wormerland op 7 april 2020 een zienswijze in te dienen tegen de Omgevingsverordening. Door omstandigheden lijkt deze zienswijze de provincie helaas nooit te hebben bereikt. Vandaar dat burgemeester en wethouders bij de behandeling van de Omgevingsverordening de provincie alsnog in kennis hebben gesteld van deze zienswijze met het verzoek om de ijsbaanlocatie vanwege de omissie te ontgrenzen van het BPL. Ook heeft wethouder Berkhout ingesproken om deze zienswijze alsnog onder de aandacht te brengen van de provincie.

Wormerland had vervolgens de hoop gevestigd op een motie die door CDA en FvD is ingediend (M96-2020) op grond waarvan de ijsbaanlocatie weer ontgrensd zou worden. Helaas wordt deze motie bij de stemmingen op 22 oktober 2020 niet aangenomen. Dat vindt plaats op basis van de op dat moment beschikbare informatie, zo valt te lezen in de beantwoording van de schriftelijke vragen van de SP-fractie door Gedeputeerde Staten (2021/121). Als Provinciale Staten immers wel op de hoogte zouden zijn geweest van de onderliggende argumentatie om te ontgrenzen zou een besluit om niet te ontgrenzen in strijd zijn geweest met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De verontwaardiging over het niet ontgrenzen van de ijsbaanlocatie wordt nog groter als op pagina 11 van de Nota van beantwoording valt te lezen dat er wel degelijk meerdere wijzigingen in de begrenzing van het BPL zijn doorgevoerd op basis van de ingediende zienswijzen na "een zorgvuldige afweging op grond van de aanwezige waarden, het stadium waarin de planvorming zich bevindt, de afstemming die met de gemeenten (...) en provincie heeft plaatsgevonden of bestuurlijke afspraken." De gemeente Wormerland ondervindt in de onderhavige situatie derhalve een onevenredig nadeel van het feit dat de door B&W vastgestelde zienswijze de provincie helaas nooit heeft bereikt. De argumentatie om te ontgrenzen is immers wel degelijk valide. Uit de beantwoording door Gedeputeerde Staten van een rondvraag van de SP-fractie over het ijsbaanterrein blijkt immers ook nog eens dat er een positief ambtelijk advies is om de begrenzing van het BPL te veranderen en het ijsbaanterrein dus buiten BPL te laten vallen (commissie RWK4 d.d. 22-11-21). Tevens beloven Gedeputeerde Staten in de beantwoording van deze rondvraag een ontgrenzing van het ijsbaanterrein

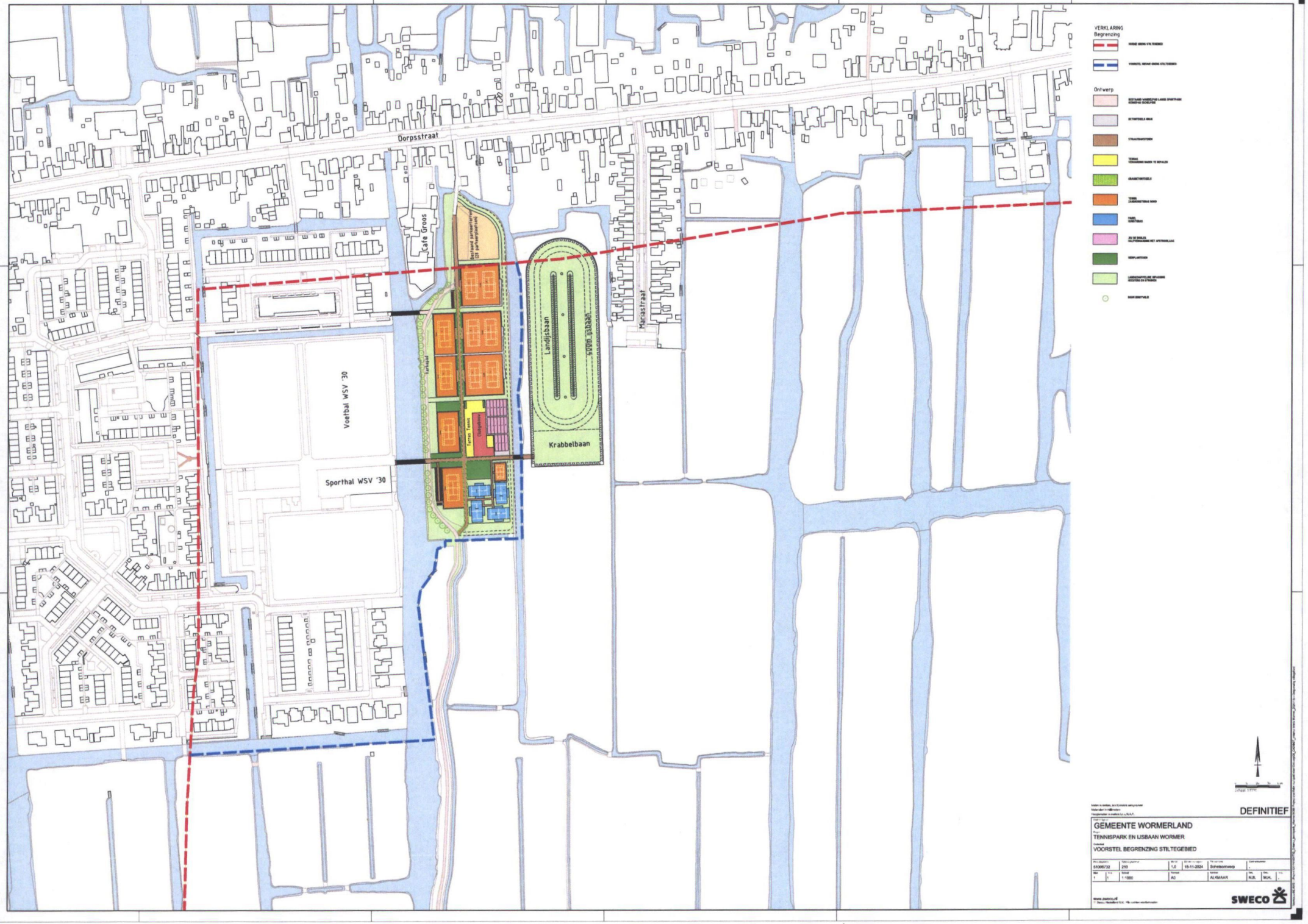
goed te zullen onderbouwen. Door middel van deze brief willen wij u en Gedeputeerde Staten de eerdergenoemde onderbouwing aandragen.

Als de provincie onverkort zou blijven vasthouden aan de regels van de Omgevingsverordening t.a.v. de ijsbaanlocatie, zou dat onevenredig nadelig uitpakken voor de uitwerking van de ruimtelijke ambities waarop door de gemeente Wormerland al bijna 10 jaar wordt ingezet. Het zou bovendien in strijd zijn met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Tot slot kan niet worden ontkend dat de redelijkheid en billijkheid in het geding zijn als de volledige plannen op het huidige ijsbaanterrein niet zouden kunnen worden uitgevoerd. Zo is immers gebleken dat het aanleggen van de tennisbanen en de nieuwbouw van de gezamenlijke kantine/omkleedaccommodatie op dit moment al gewoon mogelijk zijn. De ijsbaanlocatie heeft immers reeds de bestemming sport en de nieuwe gezamenlijke kantine/omkleedaccommodatie heeft een ruimtebeslag van minder dan 500 m2 en is daarom blijkens de Omgevingsverordening (artikel 6.46) geen verboden nieuwe stedelijke ontwikkeling in het Bijzonder provinciaal landschap. Het is natuurlijk onzinnig dat de -voor de levensvatbaarheid en toekomstbestendigheid van de tennisverenigingen- noodzakelijke aanleg van de vier padelbanen ineens de landschappelijke kernkwaliteiten zou aantasten terwijl het aanleggen van de tennisbanen en de nieuwbouw van de gezamenlijke kantine/omkleedaccommodatie wel gewoon mogelijk zijn. Het zou derhalve onredelijk en onbillijk zijn als de provincie zou blijven vasthouden aan de regels van de Omgevingsverordening als de gemeente Wormerland zijn volledige plannen op het ijsbaanterrein wil uitvoeren ook al omdat dan 165 binnenstedelijke wooneenheden niet kunnen worden gerealiseerd.

Voordat de gemeente Wormerland zijn volledige plannen (die nog nader uitgewerkt dienen te worden) tot realisatie kan brengen is dan ook een ontgrenzing van het ijsbaanterrein (artikel 13.7 Omgevingsverordening) dan wel een ontheffing van Gedeputeerde Staten (artikel 13.4 Omgevingsverordening) noodzakelijk. Wij hebben er alle vertrouwen in dat wij daartoe in deze brief (met onze plannen) voldoende argumentatie ter onderbouwing hebben aangedragen. Wij zijn ervan overtuigd dat een besluit tot ontgrenzing dan wel ontheffing zeker kan worden gedragen door het totaal van deze argumentatie dan wel door een geëigende selectie uit de argumentatie. Ook zijn wij ervan overtuigd dat de onderhavige casus dusdanig specifiek is (de bestuurlijke bevestiging dat de huidige natuurijsbaan kan worden verplaatst naar het naastgelegen perceel en op de huidige ijsbaanlocatie een tenniscomplex kan worden gerealiseerd, een zoekgeraakte zienswijze, een positief ambtelijk advies om te ontgrenzen, geen bufferzone maar wel BPL, sport blijft sport enz. enz.) dat precedentwerking zich niet snel zal voordoen. Wij zien dan ook de ontgrenzing dan wel de ontheffing graag binnenkort tegemoet, bij voorkeur nog in het kader van de besluitvorming t.a.v. de wijziging van de werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Wormerland,

de secretaris	de burgemeester
R. Kool	A.J. Michel - de Jong


VERKLARING
Begrenzing
Ontwerp
Dorpsstraat
Café Groos
Voetbal WSV '30
Sporthal WSV '30
Landijsbaan
400m ijsbaan
Krabbelbaan
Mariastraat
DEFINITIEF
GEMEENTE WORMERLAND
TENNISPARK EN IJSBAAN WORMER
VOORSTEL BEGRENZING STILTEGEBIED
SWECO

datum	betreft	ons kenmerk
10 november 2024	capaciteitsonderzoek	M2024.227.001
Aan	**van**	**cc**
Simon van Dam	Marco van Holten	Sander ten Broek

1 INLEIDING

Binnen gemeente Wormerland kern Wormer zijn drie tennisverenigingen actief. Elk met hun eigen accommodatie, eigen ambitie en uitdagingen. Als onderdeel van een groter plan is de gemeente voornemens de drie clubs te verplaatsen naar 1 nieuwe accommodatie. In dit document bieden we uitleg en onderbouwing voor het aantal tennisbanen op de nieuwe accommodatie, waarbij we uitgaan van het huidige aantal leden en de richtlijn vanuit de KNLTB (Koninklijke Nederlandse Lawn Tennis Bond).

2 OPDRACHT

De gemeente wil in het kader van de mogelijke verplaatsing van tennisvoorzieningen graag een nadere kwantitatieve uitwerking van het aantal tennisvelden wat nodig is voor de kern Wormer, respectievelijk de daar aanwezige tennisverengingen al dan niet gefuseerd.

3 SWECO ONDERZOEK 2022

In 2022 heeft het bedrijf SWECO op verzoek van de gemeente een capaciteitsonderzoek uitgevoerd met betrekking tot een mogelijke fusie en verhuizing naar een nieuwe accommodatie van de drie tennisverenigingen. Zie bijlage voor het onderzoek.
Aan de hand van dit onderzoek kunnen we de volgende conclusies trekken:

- In het SWECO-onderzoek hebben de drie tennisverenigingen een stabiel of teruglopend ledental.

- Het aantal teams welke deelnemen aan de KNLTB-competities blijft stabiel.
- De nieuwe fusie vereniging heeft met 8 verlichte tennisbanen voldoende capaciteit om alle competitie teams te kunnen faciliteren.

4 TENNISVERENIGINGEN WORMER

Binnen de kern Wormer zijn momenteel 3 tennisverenigingen actief. Deze tennisverenigingen zijn in gesprek met de gemeente om de haalbaarheid te bekijken van een mogelijke verhuizing naar één gezamenlijke nieuwe accommodatie. Gedurende dit proces worden de verenigingen middels een procesbegeleider ondersteunt om te komen tot een nieuwe vereniging. Deze drie verenigingen zijn:

- TV de Spatter bespeeld 6 verlichte roodzand kunstgras tennisbanen en heeft 385 leden.
- LTC de Poelstars bespeeld 4 kunstgrasbanen en heeft 176 leden.
- TC Eendragt bespeeld 2 verlichte gravelbanen en heeft 29 leden.

Voor deze capaciteitsberekening hebben we alleen gebruik kunnen maken van de leden cijfers die bekend zijn bij de gemeente en welke opgenomen zijn in het Treem onderzoek 2020.

4 RICHTLIJNEN KNLTB

Voor het berekenen van het aantal benodigde tennisbanen hanteert de KNLTB een richtlijn (geen norm). Richtlijn houdt in 60 tot 90 spelers per verlichte baan ongeacht de baan soort.
In de berekening van het aantal leden per baan en het totaal aantal benodigde tennisbanen zijn een aantal factoren van invloed, zoals:

- Animo voor deelname aan competitie en toernooien: bij veel animo kan het aantal leden per baan aangepast worden.
- Opbouw van het leden bestand: zijn er veel of weinig overdag/ avond tennissers.
- Aanbod en baan bezetting voor trainingen en lessen: bij veel animo zal/zullen de trainer(s) gebruik maken van 1 of meerdere banen.
- De financiële component: met welk ledental is de huursom op te brengen?

Bij het bepalen van de richtlijnen heeft de KNLTB rekening gehouden met de beweegnorm van minimaal 1 uur sporten á driemaal per week.

Bij de capaciteitsberekening van het aantal tennisbanen op de nieuwe accommodatie hebben we een gemiddelde richtlijn van 75 tennissers per tennisbaan gehanteerd.

5 DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

De hieronder gebruikte demografische gegevens zijn afkomstig van CBS (Centraal Bureau Statistiek) en Gemeente Wormerland.

Onderstaand een overzicht van het huidige ledenbestand.

Vereniging	aantal banen	baansoort	leden 2020	leden 2024	verloop in 4 jr	gemidd verloop p/jr
TV de Spatter	6	roodzand kunstgras	500	385	115	29
LTC de Poelstars	4	kunstgras	250	176	74	19
TC Eendragt	2	gravel	70	29	41	10
Totaal	**12**		**820**	**590**	**230**	**58**

Aan de hand van bovenstaande tabel kunnen we de volgende conclusie trekken.

- Het ledenbestand geeft bij alle drie de verenigingen een dalende trend aan.
- Met totaal 590 leden en 12 tennisbanen is er een overcapaciteit aan tennisbanen
- De clubs bespelen allen een andere baansoort
- Zonder proactief beleid met betrekking tot werven en behoud van leden zal het ledenaantal verder afnemen

Wormer is onderdeel van Gemeente Wormerland. In 2022 had Gemeente Wormerland 16.380 inwoners en kent vanaf 2016 een kleine toename van 1.000 inwoners.

Het aantal inwoners in de kern Wormer in 2022 is 13.252. De verhouding aantal inwoners en aantal leden bij de tennisverenigingen geeft een tennisdichtheid van 4,45%.

Evenals de afgelopen jaren zal het inwonersaantal de komende jaren een licht stijgende trend te zien geven van ongeveer 1% (**www.allecijfers.nl/wormerland**).

Aan de hand van bovenstaande gegevens zien we een jaarlijkse toename van 132 inwoners. Hiervan gaat 4,45% van tennissen. Dit betekent 6 nieuwe leden per jaar.

6 PADEL

Als snelgroeiende sport is Padel een onderdeel van de KNLTB. We zien dat veel tennisverenigingen de Padel sport omarmen en Padel banen aanleggen. We kunnen dan ook stellen dat Padel de vereniging veel voordelen geeft, zoals:

- Een nieuwe doelgroep van jong tot oud
- Toename ledenaantal
- Meer contributie en horeca inkomsten
- Geeft de vereniging meer energie en nieuwe mogelijkheden
- Betere toekomst bestendigheid

7 ADVIES

Voor het advies en de capaciteitsberekening gaan we uit van een stabiel blijvend ledenaantal van 590 leden, een baanbezetting van 75 leden per baan, alle banen verlicht en een all-weather baansoort. Uitgaande van 590 leden en een baan bezetting van 75 leden per baan geeft dit een baan capaciteit van 7,8 tennisbanen (afgerond 8 tennisbanen).

Basis scenario

Conform de in dit document opgenomen informatie adviseren wij een nieuwe accommodatie met:

- Clubhuis en kleedkamers
- 8 all-weather banen met verlichting
- 2 Padel banen met een groeimogelijkheid naar 4 Padelbanen

Plus scenario

Uitgaande van het huidige leden bestand en de ledendaling van de afgelopen jaren achten wij het niet realistisch om een nieuwe accommodatie te voorzien van 10 all-weather banen. De investering in deze extra banen kan beter benut worden voor de aanleg van Padel banen.

Verenigingsondersteuning

Om een toekomstbestendige en zelfredzame vereniging te kunnen zijn adviseren wij om te fuseren tot 1 nieuwe Tennis- en Padelvereniging. Fusies en verhuizingen zijn voor veel vrijwilligers het moment om te stoppen met vrijwilligerswerk. Om een leegloop te voorkomen adviseren wij de nieuwe vereniging te ondersteunen met het opstellen van vrijwilligersbeleid.
Dit geldt ook voor het leden bestand. Gezien de huidige situatie van een dalend ledental kunnen we niet uitgaan dat bij een nieuwe accommodatie en gefuseerde vereniging het ledental zal toenemen.

De vereniging zal dan ook een actief beleid op werven en behoud van leden moeten ontwikkelen. Genoemde ondersteuning kan geboden worden via de service van het Sport Akkoord of via RABO Club Support Programma.

Sociaal maatschappelijke rol

Tennis is bij uitstek een sociale sport. Het activiteitenprogramma van de drie tennisverenigingen in Wormer richt zich vooral op tennis als doel. Het beoefenen van de tennissport. Maar naast deze sportieve component is het sociale aspect minstens zo belangrijk. De tennissport als middel om actief en gezond te blijven, te verbinden en te ontmoeten. Wellicht kan bij de realisatie van de nieuwe accommodatie rekening gehouden worden met de ambitie met betrekking tot deze sociaal maatschappelijke rol in de vorm van samenwerken, verbinden en ontmoeten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

AANTEKENEN
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wormerland
Postbus 20
1530 AA WORMER

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

N. Haran

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143544

harann@noord-holland.nl

Verzenddatum

25 JAN. 2023

Kenmerk

1814308/1966298

Uw kenmerk

796231

Betreft: Ontheffing OVNH2020 voor realisatie van sportvoorzieningen op de ijsbaanlocatie Wormer

Geacht college,

In uw brief van 29 maart 2022 verzoekt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH 2020 (OVNH2020) ontheffing te verlenen ten behoeve van de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer.

Juridisch kader

De ontheffingsbevoegdheid in de OVNH2020 is gebaseerd op artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening. De ontheffing kan worden verleend indien de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciale belangen. De ontheffing kan alleen worden verleend voor zogenoemde instructieregels voor ruimtelijke plannen. Indien de ontheffing wordt gebruikt ten behoeve van het verlenen van een omgevingsvergunning, wordt deze ontheffing aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Beoogde ontwikkeling

De ontwikkeling op huidige IJsbaanlocatie, zoals omschreven in uw brief, past grotendeels in het vigerende bestemmingsplan Woonkern Wormer en Lint (vastgesteld 21-03-2017). Op de locatie geldt de bestemming Sport, waarbinnen sportterreinen zijn toegestaan en tevens een ijsbaan. Op de locatie is een gebouw toegestaan van ca. 220 m2 van één bouwlaag met kap. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan, waarbij voor overige bouwwerken geen gebouwen zijnde, een maximale bouwhoogte geldt van 3 m. De strijdigheid met het bestemmingsplan betreft de oppervlakte (ca. 500 m^2) en de locatie van het clubgebouw, de hoogte van de wanden van de padelbanen van 4 meter en het realiseren van een voetgangersbrug. Gelet op de al toegestane planologische mogelijkheden is deze ontwikkeling een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een woningbouwontwikkeling.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3

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

Als gevolg van de ontwikkeling zal de huidige natuurijsbaan worden verplaatst naar het naastgelegen perceel. Voor deze verplaatsing heeft u geen ontheffing gevraagd. In uw aanvraag beschrijft u dat deze verplaatsing mogelijk is zonder de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL aan te tasten. Wij gaan ervan uit dat deze verplaatsing binnen deze regels van de Omgevingsverordening NH2020 wordt gerealiseerd zodat hiervoor geen ontheffing benodigd is.

Belangenafweging

In uw aanvraag onderbouwt u het gemeentelijk belang bij deze ontwikkeling. Doorslaggevend voor ons in deze onderbouwing is dat door de realisatie van het sportpark verplaatsing van sportvoorzieningen van 3 andere locaties mogelijk wordt, waardoor op deze vrijkomende locaties in totaal ca. 165 woningen binnenstedelijk worden gerealiseerd met een forse uitbreiding van de sociale woningbouw voorraad. Dit sluit aan bij verschillende ambities uit zowel het Woonakkoord Zaanstreek-Waterland als de gemeentelijke Woonvisie en de provinciale doelstellingen inzake binnenstedelijk bouwen.

De locatie van de huidige natuurijsbaan is gelegen in onder meer de werkingsgebieden Bijzonder Provinciaal Landschap, Landelijk Gebied en Stiltegebied van de Omgevingsverordening NH2020.

Voor wat betreft het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) betreffen de door de verordening beschermende belangen de voorkomende kernwaarden van het BPL Wormer- en Jisperveld. De voorkomende kernkwaliteiten zijn 'open ruimte en vergezichten' en 'habitat voor weidevogels'. Deze voorkomende kernkwaliteiten mogen bij een kleinschalige ontwikkeling niet worden aangetast. Hierbij is relevant dat het realiseren van sportterreinen met een gebouw reeds zijn toegestaan op de huidige ijsbaanlocatie. De aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten betreft het grotere gebouw en de hogere wanden van de padelbanen en de potentiële geluidhinder. Gelet op de al bestaande planologische mogelijkheden achten wij de aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten beperkt. De realisatie van de voetgangersbrug is mogelijk zonder aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL. Voor deze brug is daarmee geen ontheffing nodig.

Voor wat betreft het Landelijk Gebied betreffen de door de verordening te beschermen belangen het voorkomen van verdere verstedelijking van het landelijk gebied. Hiertoe regelt artikel 6.4 van de Omgevingsverordening NH2020 dat een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een woningbouwontwikkeling, alleen is toegestaan op een locatie waar al een stedelijke functie is toegestaan. Bovendien mag daarbij het toegestane bebouwd oppervlak niet worden vergroot. Voor de locatie van de huidige ijsbaan is sprake van een al toegestane stedelijke functie. De strijdigheid beperkt zich tot de toename van het toegestane bebouwd oppervlak met 280 m^2 (was ca 220 m^2, wordt ca. 500 m^2). en de wanden van de padelbanen (1 m hoger). Wij achten deze inbreuk op het provinciaal belang, dat is gericht op het voorkomen van verdere verstedelijking, zeer beperkt.

Voor wat betreft het stiltegebied heeft u geen ontheffing aangevraagd. Wij gaan ervan uit dat de ontwikkeling op beide locaties kan worden gerealiseerd met in achtneming van de regels van de omgevingsverordening NH2020 inzake stiltegebieden.

Samengevat is het gemeentelijk belang om op deze locaties sportvoorzieningen te clusteren groot, gelet op de daardoor vrijkomende locaties voor binnenstedelijke woningbouwontwikkeling zoals hiervoor en in de aanvraag omschreven. De inbreuk op de provinciale belangen beperken zich met name tot het grotere clubgebouw en de hogere wanden voor de padelbanen.

Wij zijn op grond hiervan van mening dat inderdaad sprake is van een wegens bijzondere omstandigheden onevenredige belemmering van het gemeentelijk ruimtelijk beleid in verhouding tot de provinciale belangen.

Ontheffing

Voor de bouw van het clubgebouw als onderdeel van het sportpark en het afwijken van de hoogtemaat voor de wanden van de padelbanen op de locatie van de huidige ijsbaan verlenen wij ontheffing van artikel 6.4 en 6.46, vierde lid, van de Omgevingsverordening NH2020. Hierbij gelden de volgende voorschriften:

1. Het nieuwe clubgebouw is niet groter dan 500 m^2;
2. Op de locatie wordt niet meer dan 1 clubgebouw voor alle verenigingen tezamen gebouwd;
3. Bij de landschappelijke inpassing van het clubgebouw en de padelbanen wordt rekening gehouden met de kernkwaliteiten van het BPL Wormer- en Jisperveld, 'open ruimte en vergezichten' en 'habitat voor weidevogels'.

Zoals u in uw brief aangeeft, moet het plan inclusief landschappelijke inpassing van het sportpark nog verder worden uitgewerkt. Wij verzoeken u hierbij zoveel mogelijk rekening te houden met genoemde kernkwaliteiten van het BPL, door onder andere de verlichting zodanig uit te voeren dat de invloed op het landschap en op de fauna zo beperkt mogelijk is en de materialisering van de wanden van de padelbanen en de locatie zodanig uit te werken dat geluidshinder zoveel mogelijk wordt beperkt.

Wij wijzen u er voor de volledigheid op dat de OVNH2020 voor het overige van toepassing blijft op de ontwikkeling. Met name wijzen wij u op de regels ten aanzien van stiltegebieden (paragrafen 4.2.1 en 6.4.5).

Op grond van artikel 14.4, vierde lid, van de OVNH2020 vervalt de ontheffing indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

R.M. Bergkamp A.Th.H. van Dijk

Het instellen van beroep tegen deze ontheffing is gekoppeld aan de gemeentelijke besluiten waarvoor deze ontheffing wordt gebruikt. Afhankelijk of dit een bestemmingsplan is of een omgevingsvergunning om af te wijken van een bestemmingsplan geldt het volgende:

<u>Bij een bestemmingsplan:</u>

Voor de mogelijkheid van beroep wordt deze ontheffing en het gemeentelijke besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan als één besluit aangemerkt (artikel 8.3, vierde lid, Wet ruimtelijke ordening). Dit betekent dat belanghebbenden tegen dit besluit beroep kunnen instellen na vaststelling van het bestemmingsplan.

<u>Bij een omgevingsvergunning:</u>

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat deze ontheffing wordt aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat tegen deze ontheffing alleen rechtstreeks beroep kan worden ingesteld door het college van burgemeester en wethouders van Oostzaan. Andere belanghebbenden kunnen geen rechtstreeks beroep instellen tegen deze ontheffing. Zij kunnen wel bezwaar en beroep instellen tegen de omgevingsvergunning waarvoor deze ontheffing als verklaring van geen bedenkingen dient.

SPAWNP
INGENIEURS

Rapport 2300153.6101.r02

Tennis- en padelbanen in Wormer
Akoestisch onderzoek alternatieven 2024

www.SPAWNP.nl

SPAWNP
INGENIEURS

Rapport 2300153.6100.r02

Tennis- en padelbanen in Wormer
Akoestisch onderzoek alternatieven 2024

Datum	:	19 november 2024
Opdrachtgever	:	Sweco Nederland B.V. De Bilt
Behandeld door	:	De heer ing. T. Hagedoorn
Adviseur en Goedgekeurd	:	De heer ing. H. Groothedde

DENKKRACHT IN BOUW - MILIEU - RUIMTE

Klinkenbergerweg 30a | 6711 MK **EDE** | 0318 614 383
Vrijlandstraat 33-c | 4337 EA **MIDDELBURG** | 0118 227 466
info@SPAWNP.nl | SPAWNP.nl

| ISO 9001:2015
| kvk 0909.2661
| btw NL8053.02.530.B01

INHOUD **PAGINA**

1	INLEIDING		5
2	SITUATIE EN UITGANGSPUNTEN		5
	2.1	Algemeen	5
	2.2	Beschikbare gegevens	5
	2.3	Referentiesituatie WSV-1930 en zaalvoetbal	5
	2.4	Referentiesituatie Nova Zembla en Nova Boules	7
	2.5	Bedrijfssituatie toekomstig tennispark	8
	2.6	Bedrijfssituatie Tennispark met padelhal	11
	2.7	Gestelde geluidvoorwaarden	11
3	ONDERZOEKMETHODE		12
4	REKENMODEL		13
	4.1	Rekenmethode	13
	4.2	Geluidbronnen	13
	4.3	Gebouwen en schermen	13
	4.4	Bodemgebieden	13
	4.5	Ontvangerpunten	14
5	RESULTATEN		14
	5.1	Bijzondere geluiden en trillingen	14
	5.2	24-uursgemiddelde geluidniveau [$L_{Aeq,24h}$]	14
6	GELUIDREDUCERENDE MAATREGELEN		16
	6.1	Inrichtingsvariant maatregel 1 (geluidscherm)	16
	6.2	Inrichtingsvariant maatregel 2 (gereduceerd aantal tennisbanen)	16
	6.3	Inrichtingsvariant maatregel 3 (sporthallen)	17
7	GELUIDCONTOUREN		18
8	CONCLUSIES		19
	8.1	24-uursgemiddelde geluidniveaus [$L_{Aeq,24h}$]	19

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar worden gebruikt voor het doel waarvoor het is opgesteld. Niets uit dit document mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en/of van SPA WNP ingenieurs. Kwaliteit en verbetering van product en proces zijn bij SPA WNP ingenieurs gewaarborgd middels een kwaliteitsmanagementsysteem dat is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001:2015.

FIGUREN

1.0 Overzicht situatie

Bronnen
1.1.1 Ingevoerde bronnen referentiesituatie (wedstrijden)
1.1.2 Ingevoerde bronnen referentiesituatie (trainingen)
1.2.1 Ingevoerde bronnen voorgestelde situatie
1.2.2 Ingevoerde bronnen voorgestelde situatie (detail Tennispark)

Invoergegevens
2.1 Ingevoerde gebouwen (referentiesituatie)
2.2 Ingevoerde gebouwen (voorgestelde situatie)
3.1 Ingevoerde bodemgebieden (referentiesituatie)
3.2 Ingevoerde bodemgebieden (voorgestelde situatie)
4 Ingevoerde ontvangerpunten stiltegebied

Maatregels
5 Ingevoerd geluidscherm (maatregel 1)
6 Gereduceerde voorgestelde situatie (maatregel 2)
7 Alternatieve situatie padelhal op eigen terrein (maatregel 3)
8 Alternatieve situatie padelhal op terrein WSV-1930 (maatregel 3)

Geluidcontrouren
9 Aangepaste bodemgebieden en grid met gridpunten
10.1 Geluidcontouren referentiesituatie (wedstrijden)
10.2 Geluidcontouren referentiesituatie (trainingen)
10.3 Geluidcontouren voorgestelde situatie
10.4 Geluidcontouren voorgestelde situatie met geluidscherm
10.5 Geluidcontouren voorgestelde situatie met gereduceerd aantal tennisbanen
10.6 Geluidcontouren voorgestelde situatie met padelhal op eigen terrein
10.7 Geluidcontouren voorgestelde situatie met padelhal op terrein WSV-1930

BIJLAGEN

Bronnen

1.1.1.1 t/m 1.1.1.3	Referentiesituatie WSV-1930 (wedstrijd)
1.1.2.1 t/m 1.1.2.3	Referentiesituatie WSV-1930 (training)
1.1.3	Referentiesituatie Nova Zembla/Boules
1.2.1.1 t/m 1.2.1.3	Voorgestelde situatie Tennispark Wormer
1.2.2.1 t/m 1.2.2.3	Voorgestelde situatie WSV-1930 (wedstrijd)

Invoergegevens

2.1	Ingevoerde gebouwen referentiesituatie
2.2	Ingevoerde gebouwen voorgestelde situatie
2.3	Ingevoerde schermen voorgestelde situatie
3.1	Ingevoerde bodemgebieden referentiesituatie
3.2	Ingevoerde bodemgebieden voorgestelde situatie
4	Ingevoerde toetspunten in stiltegebied

Resultaten

5.1 t/m 5.5	Resultaten referentiesituatie
6.1 t/m 6.4	Resultaten voorgestelde situatie

Maatregel 1

7.1	Invoergegevens maatregel 1
7.2 t/m 7.4	Resultaten maatregel 1

Maatregel 2

8	Invoergegevens maatregel 2
9	Resultaten maatregel 2

Maatregel 3

10	Bronsterkteberekeningen padelhallen
11.1 t/m 11.5	Bronnen en invoergegevens padelhal op eigen terrein
11.6	Resultaten padelhal op eigen terrein
12.1 t/m 12.3	Bronnen en invoergegevens padelhal op terrein WSV-1930
12.4	Resultaten padelhal op terrein WSV-1930

Geluidcontouren

13.1 t/m 13.2	Invoergegevens (bodemgebied en grid met gridpunten)

1 INLEIDING

In Wormer is men voornemens om een tennis- en padelvereniging op de huidige locatie van de ijsbaan Nova Zembla en Jeu de Boulesclub Nova Boules te realiseren. Ten westen van de beoogde locatie van het tennispark ligt de voetbalvereniging WSV-1930, ten oosten van de beoogde locatie ligt een stiltegebied en polder "Wormer Jisp en Neck".

De provincie Noord-Holland vraagt om een geluidonderzoek naar de invloed van de nieuwe ontwikkeling op het aanwezige stiltegebied. Daarbij zijn meerdere inrichtingsvarianten van het beoogde tennis- en padelpark mogelijk en is ook het huidige gebruik van Nova Zembla, Nova Boules en WSV-1930 als referentiesituatie uitgewerkt.

In dit rapport zijn verschillende aannames gedaan als basis/uitgangspunten voor de berekeningen. De aannames zijn minimaal realistisch echter vaak ook worstcase gekozen, maar zijn niet helemaal definitief. De resultaten in dit onderzoek zijn dusdanig dat een wijziging van aannames die nog steeds realistisch zijn, niet leiden tot andere conclusies.

2 SITUATIE EN UITGANGSPUNTEN

2.1 Algemeen

Het voorgestelde tennispark zal de huidige landijsbaan (Nova Zembla) en jeu de boules banen (Nova Boules) vervangen. Ten westen van het voorgestelde tennispark ligt voetbalvereniging WSV-1930. Ten oosten van het tennispark ligt het stiltegebied, zie figuur 1.0 voor een overzicht van de situatie.

2.2 Beschikbare gegevens

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- digitale ondergrond (kadastrale kaart, luchtfoto) uit PDOK services;
- gegevens over de aantallen en speeltijden van WSV-1930, verkregen van www.wsv1930.nl;
- gegevens over de openingstijden van de ijsbaan, verkregen van de facebookpagina van IJsbaan Wormer;
- gegevens over de openingstijden van de jeu de boules banen, verkregen van www.novazemblawormer.wordpress.com/;
- omgevingsverordening Noord-Holland (NH2022 geldig vanaf 1 januari 2024);
- tekeningen verkregen van de opdrachtgever voor de verschillende situaties.

2.3 Referentiesituatie WSV-1930 en zaalvoetbal

Hieronder volgt een beschrijving van de onderzochte bedrijfssituaties. De bedrijfstijden van WSV-1930 zijn opgezocht op de website van de voetbalvereniging.

Wedstrijden WSV-1930

In de huidige situatie worden op drie voetbalvelden wedstrijden gespeeld. Tussen 08:30 uur en 23:30 uur kunnen er wedstrijden plaatsvinden op velden A, B en C.

Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat er 4 wedstrijden in de dagperiode worden gespeeld van 90 minuten per wedstrijd en 2 wedstrijden in de avondperiode van 90 minuten per wedstrijd.

Per team is rekening gehouden met 11 spelers, 5 reservespelers en 4 stafleden.

Voor wedstrijden wordt een bronsterkte van 103 dB(A) gehanteerd gedurende 6,0 uur in de dagperiode en 3,0 uur in de avondperiode.
Rond de velden zijn tijdens wedstrijden gemiddeld 30 toeschouwers aanwezig. Voor de berekeningen is uitgegaan van roepen (bronsterkte 80 dB(A), VDI 3770). Dit resulteert in en bronvermogen van 80 dB(A) + 10 · log(30) = 95 dB(A).

Het gebruik van een scheidsrechterfluit is meegenomen in het gehanteerde bronvermogen zoals gehanteerd op basis van de VDI.

Per wedstrijd komen er dus 70 [1] personen naar het sportcomplex. Dit houdt in dat in de dagperiode 280 personen naar het complex komen voor de wedstrijden. In de avond zijn dit 140 personen.

Trainingen WSV-1930

Tijdens trainingen worden beide helften van de velden A en B gebruikt van 17.00 uur tot maximaal 21.00 uur. Bij hoge bezetting kan er worden uitgeweken naar veld C (maximaal een uur per dag). De trainingen worden gehouden van maandag tot en met vrijdagavond. Er kunnen trainerscursussen plaatsvinden op veld C van 18:00 tot 22:00 uur. Op het trapveldje wordt in de avondperiode 1 uur getraind.

Voor de trainingen is voor veld A en veld B rekening gehouden met 40 personen (spelers en stafleden) per veld en 20 personen (spelers en stafleden) op veld C in de dagperiode en in de avondperiode komen er 10 trainers naar veld C. Op het trapveldje is rekening gehouden met 10 personen. De aantallen zijn gebaseerd op informatie van de website van WSV-1930.

Rond de velden zijn tijdens wedstrijden gemiddeld 10 toeschouwers aanwezig. Voor de berekeningen is uitgegaan van roepen (bronsterkte 80 dB(A), VDI 3770). Dit resulteert in een bronvermogen van 80 dB(A) + 10 · log(10) = 90 dB(A). Voor de maximale geluidniveaus voor juichen, roepen enz. wordt uitgegaan van een bronsterkte van 108 dB(A).

Tijdens de trainingen wordt er geen gebruik gemaakt van de scheidsrechterfluit en wordt het bronvermogen enkel bepaald door stemgeluid van de scheidsrechter.

Voor trainingen komen er dus in de dagperiode 100 [2] personen naar veld A ,100 personen naar veld B en 30 personen naar veld C. In totaal komen er 230 personen in de dagperiode.

In de avondperiode komen er 100 personen naar veld A, 100 personen naar veld B, 20 personen naar veld C en 10 personen naar het trapveldje. Dit resulteert in 230 personen in de avondperiode.

[1] Per wedstrijd komen er 2 maal (11 spelers + 5 reservespelers + 4 stafleden) + 30 bezoekers = 70 personen.
[2] Veld A en B 50 personen (40 spelers en stafleden en 10 bezoekers) per uur, er wordt 2 uur getraind in de dagperiode. 30 personen (20 spelers en stafleden en 10 bezoekers) per training naar veld C, er wordt 1 uur getraind in de dagperiode. In de avondperiode geldt dezelfde situatie voor veld A en B. Voor veld C trainen er 10 trainers voor 2 uur lang in de avondperiode.

Zaalvoetbal

Gezien de opbouw van de sportzaal is de geluiduitstraling van de sporthal niet relevant. Omdat KZZ-zaalvoetbalcompetitie per 28 februari 2024 is beëindigd en hun website niet meer actief is, is het niet te achterhalen wanneer en hoeveel teams er gebruik maakte van sportzaal Wormer. Voor zowel de trainingen als wedstrijden wordt rekening gehouden met 150 spelers, stafleden en bezoekers die naar de sporthal komen. Waarvan 50 in de dagperiode en 100 in de avondperiode.

Directe hinder

Tijdens (zaal)voetbalwedstrijden is aangenomen dat 75% met de personenwagen naar het sportcomplex komt. Er komen dus in totaal (75% [280 + 50] =) 248 personenwagens naar het sportcomplex in de dagperiode. In de avondperiode komen er (75% [140 + 100] =) 180 personenwagens naar het sportcomplex.

Tijdens wedstrijddagen komen er meer bezoekers van buiten Wormer en is dus een hoger percentage dat met de auto komt gehanteerd ten opzichte van trainingsdagen.

Er is aangenomen dat bij (zaal)voetbaltrainingen 50% van de spelers, stafleden en bezoekers met de personenwagens naar het sportcomplex komt. Er komen dus in totaal (50%·[230+50]=) 140 personenwagens naar het sportcomplex in de dagperiode en (50%·[230+100]=) 165 personenwagens in de avondperiode.

Samengevatte geluidemissie

Voor de immissierelevante bronsterkte op de sportvelden is aansluiting gezocht bij de VDI 3770 (Emissionskennwerte technischer Schallquellen), Kapitel 5, Fußball.

Tabel 1: Alle bronvermogens uit VDI 3770 (Emissionskennwerte technischer Schallquellen), Kapitel 5, Fußball

Normaal gebruik	$L_{WA,scheids}$	$L_{WA,speler}$	$L_{WA,toeschouwer}$	$L_{WA,T}$ [3]
Voetbaltraining (10 toeschouwers)	93.8	94.0	90.0	96.9
Voetbalwedstrijd (30 toeschouwers)	102.8	94.0	94.8	103.3

2.4 Referentiesituatie Nova Zembla en Nova Boules

Hieronder volgt een beschrijving van de onderzochte bedrijfssituaties. De bedrijfstijden van Nova Zembla zijn opgezocht op de website van Nova Zembla. De bedrijfstijden van de Jeu de boules vereniging zijn opgezocht op de website van de Nova Boules.

Nova Zembla

De ijsbaan van Nova Zembla is van 11:00 tot en met 1700 uur in de dagperiode geopend. In de avondperiode is de ijsbaan geopend van 19:00 tot en met 21:30 uur. Voor de gemiddelde bezetting van de ijsbaan is uitgegaan van 100 personen.

Gemiddeld verblijven de bezoekers er 1,5 uur. Dit houdt in dat er in de dagperiode gemiddeld 400 personen komen en gemiddeld 160 personen in de avondperiode.

[3] $L_{WA,T}$ is de A-gewogen bronvermogen in dB(A) voor de speelduur T. Dit is de energetische som van $L_{WA,scheids}$ en $L_{WA,speler}$.

Voor de berekeningen is uitgegaan van verheven spreken (bronsterkte 70 dB(A), VDI 3770) voor 25% van de tijd. Dit resulteert in een bronvermogen van 70 dB(A) + 10 log(100) + 10 log(25%) = 84 dB(A).

Nova Boules

De Jeu de boules banen van Nova Boules zijn elke woensdagmiddag geopend van 14:00 tot en met 15:30 uur. Elke dinsdag- en donderdagavond zijn de banen geopend van 19:00 tot en met 21:30 uur.

Er wordt uitgegaan van een volledige bezetting van de vier banen waarbij elke baan wordt bezet door 3 spelers. Er is uitgegaan van 2 potjes jeu de boules per baan in de dagperiode en 3 potjes in de avondperiode. Dit houdt in dat er in de dagperiode 24 personen naar de inrichting komen en 36 personen in de avondperiode.

Voor de berekeningen is uitgegaan van normaal spreken (bronsterkte 65 dB(A), VDI 3770) waarbij 25% tijd wordt gesproken. In de avondperiode resulteert dit in een bronvermogen van 65 dB(A) + 10 · log(36) + 10 · log(25%) = 75 dB(A). Voor het bronvermogen in de dagperiode is er uitgegaan van 65 dB(A) + 10 · log(24) + 10 · log(25%) = 73 dB(A), dit is gecorrigeerd in de bedrijfsduur.

Directe hinder

Voor de berekening is ervan uitgegaan dat 75% van de ijsbaanbezoekers met de fiets komen, de overige bezoekers komen met de personenwagen en parkeren grotendeels bij openbare parkeerplekken in de omgeving als er geen plek meer is bij de noordelijk gelegen parkeerplaats. Dit resulteert in maximaal 80 personenwagens in de dagperiode en maximaal 50 personenwagens in de avondperiode.

De bezoekers van Nova Boules parkeren bij het noordelijk gelegen parkeerterrein. Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat 25% van de leden met de auto komt. Dit houdt in dat er 6 personenwagens in de dagperiode komen en 9 personenwagens in de avondperiode. Voor het gemak zijn de personenwagens van Nova Boules opgenomen bij de aantallen van Nova Zembla.

2.5 Bedrijfssituatie toekomstig tennispark

Het tennispark is voornemens om zich te vestigen aan de Dorpsstraat 214a in Wormer. Het beoogde tennispark omvat tien tennisbanen, één kindertennisbaan, vier padelbanen en een clubgebouw met terras.

De bedrijfstijden en activiteiten zijn afgestemd met de opdrachtgever.

De inrichting van het tennispark is toegankelijk voor leden van maandag tot en met zondag van 08:00 tot 23:00 uur. De spelers en bezoekers parkeren op de noordelijk en westelijk gelegen parkeerterreinen.

Activiteiten Tennisbanen

Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat in de dagperiode wordt getennist van 08:00 tot 19:00 uur. In de avondperiode wordt er getennist van 19:00 tot 23:00 uur. Ook is ervan uitgegaan dat in beide perioden representatief 3 tennisspelers (gemiddeld aantal van dubbelspel

en enkelspel) per baan tegelijkertijd tennis spelen en dat een tennisspel 1,5 uur duurt, waarbij 80% van de tijd geluidemissie plaatsvindt.[4]
Voor de berekeningen is dus uitgegaan van een effectieve speeltijd van 8,8 uur per tennisbaan in de dagperiode (11 uur x 80% = 8,8 uur). En een effectieve speeltijd van 3,2 uur in de avondperiode.

In tabel 2 is het aantal spelers bepaald. Deze aantallen zijn gebruikt om het aantal bewegingen van personenwagens (indirecte hinder) te bepalen.

Tabel 2: Berekening aantal tennisspelers per dag

	# banen	# spelers (gemiddeld)	Speeltijd (uren)		Duur spel (uren)	# spelers[5]	
			Dag	Avond		Dag	Avond
Tennisbanen	9	3	11	4	1,5	198	72
Kindertennisbaan	1	2	3	0	1	22	0
Totaal:						**220**	**72**

Dit houdt in dat er 220 tennisspelers in de dagperiode en 72 tennisspelers in de avondperiode komen tennissen.

Ook is er een kindertennisbaan aanwezig welke 8,8 uur in de dagperiode effectief wordt gebruikt door 2 personen per tennismatch met een duur van 1 uur per match. Dit resulteert in 22 personen in de dagperiode.

Activiteiten Padelbanen

Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat in de dagperiode padel wordt gespeeld van 08:00 tot 19:00 uur. In de avondperiode wordt padel gespeeld van 19:00 tot 23:00 uur. Bij padel zijn er per spel 4 spelers gelijktijdig aanwezig en is ervan uitgegaan dat een padelspel 1 uur in beslag neemt, waarbij 80% van de tijd geluidemissie plaatsvindt[6]. Voor de berekeningen is uitgegaan van een effectieve speeltijd van 8,8 uur in de dagperiode en een effectieve speeltijd van 3,2 uur in de avondperiode.

Dezelfde berekening voor het aantal tennisspelers uit tabel 2 is gehanteerd om het aantal padelspelers te berekenen zoals aangegeven in tabel 3. Dit houdt in dat er 176 padelspelers in de dagperiode en 64 padelspelers in de avondperiode komen tennissen.

Tabel 3: Berekening aantal tennisspelers per dag

	# banen	# spelers (gemiddeld)	Speeltijd (uren)		Duur spel (uren)	# spelers	
			Dag	Avond		Dag	Avond
Padelbanen	4	4	11	4	1,5	**176**	**64**

Terras

Het terras is geopend van 08:00 tot 19:00 uur in de dagperiode en van 19:00 tot 23:00 uur in de avondperiode. Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat op het terras plaats is voor 50 terrasgasten en dat in de dagperiode 80% en in de avondperiode 90% van het terras bezet is en dat ze gemiddeld 1 uur op het terras verblijven. Met andere woorden, er komen

[4] Deze 80% is gebaseerd op ervaringscijfers bij andere tennis en padel verenigingen waarvoor onderzoek is gedaan naar de geluidemissie en de bezetting en het gebruik van banen.
[5] Aantal spelers per periode is berekend volgens (speeltijd/duur potje) x (# banen x # spelers). Voorbeeld tennisbaan dagperiode: (11/1,5) x (9 x 3) = 198 spelers
[6] Deze 80% is gebaseerd op ervaringscijfers bij andere tennis en padel verenigingen waarvoor onderzoek is gedaan naar de geluidemissie en de bezetting en het gebruik van banen.

440 terrasgasten (50 x 80% x 11) in de dagperiode en 180 (50 x 90% x 4) terrasgasten in de avondperiode. Dit houdt in dat er in de dagperiode 40 gasten per uur het terras bezoeken en 45 gasten per uur in de avondperiode.

Voor de berekening van de geluidemissie van het terras is ervan uitgegaan dat de terrasbezoekers gedurende 50% van de dag,- avondperiode 'normaal spreken'(L_w = 65 dB(A), VDI richtlijn 3770). Dit resulteert in een bronvermogen in de dag- en avondperiode van 78 dB(A).

Onderstaand wordt stapsgewijs uitgewerkt hoe is gekomen tot een totaal berekend bronvermogen en de berekende bedrijfsduurcorrecties per periode.

Tabel 4: Bronvermogen en correcties terras ($L_{Ar,LT}$) in dB(A)

Omschrijving	**Aantal D/A/N**	**Correctie in dB D/A/N**	**Bronvermogen in dB(A) D/A/N**
Aantal bezoekers op terras per uur	40 / 45 / -	+16,0 / +16,5 / --	--
50% spreektijd (spelers + bezoekers)	--	-3 / -3 / --	--
Cumulatieve correctie	**--**	**+13,0 / +13.5 /--**	**--**
Berekend bronvermogen terras	**--**	**--**	**78,0 / 78,5 / --**

Op het terras is achtergrondmuziek aanwezig gedurende de openingstijden van het terras (08:00 tot 23:00 uur). Voor het geluid is uitgegaan van een popmuziek spectrum met een bronvermogen van 75 dB(A).

Toeschouwers

Voor de toeschouwers zijn er 18 banken beschikbaar op het terrein met elk plek voor 2 toeschouwers. Voor de berekeningen is uitgegaan van een halve bezetting tijdens de openingstijden. Dit resulteert in (50% x 11 uur x 18 banken x 2 toeschouwers =) 198 toeschouwers in de dagperiode en in de avondperiode 72 toeschouwers. Voor de berekeningen is uitgegaan van 2 toeschouwers per bankje die 'normaal spreken' (L_w = 65 dB(A), VDI richtlijn 3770) voor 25% van de openingstijden. Dit resulteert in een bronvermogen van (65 + 10·log(2) + 10·log(25%) =) 62 dB(A) per bankje.

Aan-, en afvoer kantine

Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat er in de dagperiode 2 keer heen en weer wordt gereden met een rolcontainer van de kantine tot aan de poort van de inrichting, ten behoeve van de aanvoer van levensmiddelen en de afvoer van afval. Dit resulteert in 4 bewegingen met een rolcontainer.

Activiteiten parkeerplaats

Het aantal tennis- en padelspelers per periode zijn 396 spelers in de dagperiode en 136 spelers in de avondperiode. Ook is er rekening gehouden met 396 toeschouwers in de dagperiode en 144 toeschouwers in de avondperiode.

Voor de bediening is rekening gehouden met 4 personeelsleden per periode. Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat 50% van de spelers en personeel met de personenwagen komen, waarbij is uitgegaan van gemiddeld 2 spelers per personenwagen en 1 personeelslid per personenwagen. Voor de toeschouwers is ervan uitgegaan dat 25% met de auto komt waarbij is uitgegaan van gemiddeld 3 toeschouwers per auto.

Ook is ervan uitgegaan dat 67% van de personenwagens parkeert bij de parkeerplaats van de voetbalvereniging, en 33% parkeert op het parkeerterrein ten noorden van de tennisvereniging. Ook is ervan uitgegaan dat de vrachtwagens gebruik maken van het parkeerterrein van de voetbalvereniging.
Dit resulteert in 89/32 personenwagens + 2/0 vrachtwagens in de dag/avondperiode op de parkeerplaats van de voetbalvereniging en 45/16 personenwagens in de dag/avondperiode op de noordelijk gelegen parkeerplaats, zie onderstaande tabel voor de berekening.

Tabel 5: Berekening aantal personenwagens op de parkeerplekken.

Type persoon	Aantal		Aantal per p.w.	Percentage met auto	Aantal p.w.		Parkeerplaats (West [67%])		Parkeerplaats (Noord [33%])	
	Dag	Avond			Dag	Avond	Dag	Avond	Dag	Avond
Spelers	396	136	2	50%	99	34	66	23	33	11
Toeschouwers	396	144	3	25%	33	12	22	8	11	4
Bediening	4	4	1	50%	2	2	1	1	1	1
						Totaal:	**89**	**32**	**45**	**16**

2.6 Bedrijfssituatie Tennispark met padelhal

Als alternatieve invulling is het akoestisch effect van het plaatsen van de 4 padelbanen in een sporthal op het terrein van de tennisvereniging bepaald. De sporthal zal worden voorzien van een luchtbehandelingsinstallatie. De terreinindeling van het sportpark zal hierdoor enigszins wijzigen ten opzichte van de reguliere invulling van het terrein. De openingstijden, aantallen bezoekers en aantallen voertuigen blijven ongewijzigd.

Ook zal er in deze situatie een jeu de boules baan bij de sportkantine worden geplaatst. Deze bevat 16 banen en een klein terras. Voor het terras is uitgegaan van 'normaal spreken' (L_w = 65 dB(A), VDI richtlijn 3770), dat er 50% van de tijd wordt gepraat en dat de helft van de jeu de boules spelers plaatsneemt op het terras. Dit resulteert in 12 personen in de dagperiode en 20 personen in de avondperiode.

Ook is er gekeken naar de akoestische effecten als de sporthal op het terrein van de voetbalvereniging wordt geplaatst.

2.7 Gestelde geluidvoorwaarden

Voor het beoordelen van de geluidbelasting van de geluidproducerende activiteiten wordt er uitgegaan van de Omgevingsverordening Noord-Holland (NH2022 geldig vanaf 1 januari 2024).

Artikel 6.67 *Instructieregel* activiteiten in stiltegebied

1. *In een omgevingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen het werkingsgebied stiltegebieden wordt rekening gehouden met een maximaal toelaatbare waarde voor het 24-uursgemiddelde geluidsniveau afkomstig van activiteiten in het stiltegebied van LAeq,24h = 35 dB(A) op 50 m afstand vanaf de activiteit.*

2. *De afstand wordt gemeten vanaf:*

   a. *de geluidsbron; of*

   b. *de begrenzing van de activiteit, als het een milieubelastende activiteit als bedoeld in hoofdstuk 3 van het Besluit activiteiten leefomgeving betreft.*

3. *Voor de toepassing van het tweede lid, onder a, worden geluidsbronnen van activiteiten die worden verricht op dezelfde locatie en die elkaar functioneel ondersteunen of die ieder een hoofdactiviteit ondersteunen als één geluidsbron aangemerkt.*

4. *Het eerste lid geldt niet voor activiteiten die zijn uitgezonderd van de aanwijzing van vergunningplichtige gevallen in Afdeling 4.3.*

5. *Het bevoegd gezag kan van de richtwaarde, bedoeld in het eerste lid, afwijken indien:*

   a. *sprake is van een groot openbaar belang;*

   b. *er geen reële alternatieven zijn; en*

   c. *is aangetoond dat de afwijking van de richtwaarde zo minimaal mogelijk is.*

Muziekgeluid

Voor de berekeningen van de geluidniveaus bij woningen in de directe omgeving van het sportterrein, is voor de speakers uitgegaan van muziek met het standaard popmuziekspectrum zoals beschreven in de 'Richtlijn muziekspectra in horecabedrijven' van de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) d.d. maart 2015 en weergegeven in tabel 6.

Tabel: 6 De A-gecorrigeerde standaard popspectra

Correctie in dB	Frequentie in Hz						
	63	125	250	500	1000	2000	4000
pop	-27	-14	-9	-6	-5	-6	-10

In de Omgevingsregeling (artikel 6.6 lid 2) is aangegeven dat voor de periode waarin de muziek wordt gedraaid geen bedrijfsduurcorrectie mag worden toegepast. Ook dient bij de beoordeling van de geluidniveaus bij de woningen van derden, als de muziek als zodanig herkenbaar is, een strafcorrectie van 10 dB te worden toegepast.

Uit de onderzoeken van M.J. Tennekes blijkt dat er verschillen tussen de equivalente geluidniveaus en de piekgeluidniveaus kunnen optreden van gemiddeld 7 dB(A) bij popmuziek.

Voor het equivalente geluidniveau van de speakers is uitgegaan van 75 dB(A), met pieken tot 82 dB(A).

3 ONDERZOEKMETHODE

De onderzoekmethode is gebaseerd op de meet- en rekenmethode geluid industrie in bijlage IVh van de Omgevingsregeling. Deze methode is voorgeschreven in het artikel 6.6, eerste en tweede lid van de Omgevingsregeling.

4 REKENMODEL

4.1 Rekenmethode

Alle berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van een computerprogramma, dat is gebaseerd op de berekening van de overdracht overeenkomstig de methode II.8 uit de meet- en rekenmethode geluid industrie.

4.2 Geluidbronnen

In bijlage 1 zijn de bronnummers, de broncoördinaten en spectrale verdelingen van de bronsterkten gegeven. Verder zijn in deze bijlage voor de puntbronnen, de mobiele bronnen en de lijnbronnen de tijden en de perioden vermeld waarin de verschillende geluidbronnen in bedrijf zijn. Voor de mobiele bronnen zijn het aantal rijlijnpassages per periode weergegeven, de snelheid en de lengte van de rijlijnen. Bijlage 1 omvat de broninvoergegevens van de volgende situaties:

- Bijlage 1.1.1 referentiesituatie voetbalwedstrijden
- Bijlage 1.1.2 referentiesituatie voetbaltrainingen
- Bijlage 1.1.3 referentiesituatie Nova Zembla/Nova Boules
- Bijlage 1.2.1 voorgestelde situatie Tennispark Wormer
- Bijlage 1.2.2 voorgestelde situatie voetbalwedstrijden

Geluidbronnen bepalend voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

De geluidbronnen voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn in het rekenmodel ingevoerd op de posities zoals aangegeven in de figuren:

- Figuur 1.1.1 referentiesituatie voetbalwedstrijd en Nova Zembla/Boules
- Figuur 1.1.2 referentiesituatie voetbaltraining en Nova Zembla/Boules
- Figuur 1.2.1 voorgestelde situatie Tennispark Wormer en WSV 1930 (wedstrijd)
- Figuur 1.2.2 voorgestelde situatie Tennispark Wormer (detail)

De bronsterkten van de bronnen zijn gebaseerd op kentallen bekend bij SPA WNP ingenieurs.

4.3 Gebouwen en schermen

De gebouwen en andere relevante objecten zijn in het rekenmodel ingevoerd met hun werkelijke hoogte en een reflectiecoëfficiënt, zodat de wanden van de ingevoerde gebouwen zowel een afschermende als reflecterende functie kunnen vervullen. De ligging van de gebouwen is gegeven in de figuren 2.1 en 2.2 en in bijlage 2.1 (referentiesituatie) en bijlage 2.2 (voorgestelde situatie). In deze bijlage zijn de coördinaten van de hoekpunten gegeven. Er is aangegeven welke hoogte de gebouwen hebben ten opzichte van het plaatselijk maaiveld en welke tophoekcorrectieterm voor de afscherming is toegepast.

De ligging van de schermen (ingevoerd als schermvormige objecten zonder breedte) is gegeven in de figuur 2.2 en in bijlage 2.3. In deze bijlage zijn de coördinaten van de hoekpunten gegeven. Er is ook aangegeven welke hoogte de schermen hebben ten opzichte van het plaatselijk maaiveld. Welke reflectiefactor en profielcorrectie in verband met de afscherming is toegepast, wordt ook in bijlage 2.3 vermeld.

4.4 Bodemgebieden

De ligging van de bodemgebieden is gegeven in de figuren 3.1 (referentiesituatie) en 3.2 (voorgestelde situatie) en in bijlage 3.1 en bijlage 3.2. In deze bijlagen zijn de coördinaten van

de hoekpunten gegeven en is de absorptiefactor vermeld. De standaard bodemfactor heeft een waarde van 0,0 (akoestisch harde bodem). Deze bodemfactor is van toepassing op de gebieden van het geluidmodel waarvoor geen bodemgebieden zijn ingevoerd.

4.5 Ontvangerpunten

In figuur 4 is een overzicht gegeven van de gebruikte ontvangerpunten. De ontvangers liggen in het stiltegebied op een afstand van 50 meter van de begrenzing met de sportbestemming. De waarneemhoogte op alle ontvangers is 1,5 meter boven het plaatselijk maaiveld. De relevante gegevens van de ontvangers zijn tevens gegeven in bijlage 4.

5 RESULTATEN

5.1 Bijzondere geluiden en trillingen

Tonaal en impulsachtig geluid

In de meet- en rekenmethode geluid industrie (paragraaf 4.3) is aangegeven, dat bij het beoordelen van geluid van activiteiten rekening moet worden gehouden met bijzondere geluiden die vanwege hun karakter als extra hinderlijk worden beschouwd, zoals tonaal geluid en geluid met een impulsachtig karakter. Als criterium geldt dat het bijzondere karakter duidelijk hoorbaar is op het beoordelingspunt.

Op de beoordelingspunten is het impulsachtige karakter van het tennis- en padelspel wel duidelijk hoorbaar. Op die grond is er bij de beoordeling een toeslag van 5 dB(A) toegepast voor het tennis- en padelspel.

Trillingen en laagfrequent geluid

Op het sportterrein zijn geen bronnen bekend die laagfrequent geluid veroorzaken. Hierdoor wordt bij de geluidgevoelige gebouwen in de omgeving geen hinder als gevolg van laag frequent geluid verwacht.

5.2 24-uursgemiddelde geluidniveau [$L_{Aeq,24h}$]

Referentiesituatie

In tabel 7 en in bijlage 5.1 t/m 5.5 zijn de 24-uursgemiddelde geluidniveaus op de ontvangerpunten gegeven, zoals deze veroorzaakt worden in de referentiesituatie. Het totale geluidniveau bestaat uit de activiteiten tijdens de wedstrijd/training inclusief de activiteiten van Nova Zembla/Boules. In de tabel is ook de maximaal toelaatbare waarde voor het 24-uursgemiddelde geluidniveau op 50 meter afstand ($LA_{eq,24h}$) weergegeven.

Tabel 7: 24-uursgemiddelde geluidniveau ($L_{Aeq,24h}$) in dB(A) in de referentiesituatie.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Referentiesituatie				
Id.	Omschrijving	WSV-1930 (training)	WSV-1930 (wedstrijd)	Nova Zembla / Boules	Totaal (training)	Totaal (wedstrijd)
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	29	37	28	31	38
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	30	38	25	31	38
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	30	38	23	30	38
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	32	40	21	33	40
$LA_{eq,24h}$ op 50 meter		**35**	**35**	**35**	**35**	**35**

Uit tabel 7 blijkt dat in de referentiesituatie niet wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidwaarden op 50 meter afstand. In figuur 10.1 (wedstrijdsituatie) en figuur 10.2 (trainingssituatie) zijn de geluidcontouren voor de referentiesituatie weergegeven.

Voorgestelde situatie

In tabel 8 en in bijlage 6.1 t/m 6.4 zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op de ontvangerpunten gegeven, zoals deze veroorzaakt worden in de voorgestelde situatie. In de tabel is ook de maximaal toelaatbare waarde voor het 24-uursgemiddelde geluidniveau op 50 meter afstand ($LA_{eq,24h}$) weergegeven. Voor het tennis- en padelspel is er een 5 dB(A) strafcorrectie toegepast voor impulsgeluid.

Tabel 8: 24-uursgemiddelde geluidniveau ($L_{Aeq,24h}$) in dB(A) in de voorgestelde situatie.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Voorgestelde situatie		
Id.	Omschrijving	Tennispark Wormer	WSV-1930 (wedstrijd)	Totaal
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	37	43
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	43	37	44
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	44	38	45
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	44	40	45
$LA_{eq,24h}$ op 50 meter		**35**	**35**	**35**

Uit tabel 8 blijkt dat in de voorgestelde situatie niet op alle ontvangerpunten wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidwaarden op 50 meter afstand. Dit wordt mede veroorzaakt door de 5 dB strafcorrectie voor impulsgeluid.

Het verschil van de geluidbelasting op de ontvangerpunten in het stiltegebied afkomstig van WSV-1930 ten opzichte van de referentiesituatie en de voorgestelde situatie, wordt veroorzaakt door de verandering in het bodemgebied en de afschermende functie van het nieuwe clubgebouw. In figuur 10.3 zijn de geluidcontouren voor de voorgestelde situatie weergegeven.

In de bijlagen 6.4.1 t/m 6.4.4 is de bijdrage gegeven van de verschillende geluidbronnen van het tennispark aan de geluidniveaus op de ontvangerpunten.

Uit bijlage 6.4 blijkt dat veruit de meest relevante geluidbron het tennis- en padelspel is. Ook wordt het inzichtelijk gemaakt dat het muziek afkomstig uit de speakers geen relevante geluidbron is en dat er dus terecht geen 10 dB strafcorrectie is toegepast op het muziekspectrum.

6 GELUIDREDUCERENDE MAATREGELEN

Om de geluidbelasting van het sportterrein in het stiltegebied te reduceren, zijn door de tennisvereniging alternatieve situaties voorgesteld. Deze alternatieven omvatten:

- een geluidscherm op het terrein van het tennispark aan de kant van het stiltegebied;
- een gereduceerd aantal tennisbanen;
- een sporthal voor inpandig padelspel op de locatie van de padelbanen;
- een sporthal voor inpandig padelspel op de locatie van het WSV 1930 trapveldje;
- een sporthal voor inpandig padelspel op het sportterrein aan de Spatterstraat.

De voorgestelde sporthal aan de Spatterstraat (op circa 900 meter afstand van het stiltegebied) zal geen relevante bijdrage leveren aan de geluidbelasting in het stiltegebied. Deze situatie zal een maximaal gelijkwaardige geluidbelasting hebben aan de situatie waarbij de sporthal op het trapveldje van de WSV 1930 wordt geplaatst en is daarom niet verder berekend.

6.1 Inrichtingsvariant maatregel 1 (geluidscherm)

De positie van het scherm is weergegeven in figuur 5. Voor het scherm zijn 3 verschillende hoogten doorgerekend. In bijlage 7.1 zijn de relevante invoergegevens weergegeven voor de padelschermen en voor het scherm van 5 meter hoog. De resultaten van de verschillende hoogten zijn weergegeven in bijlage 7.2 t/m 7.4 en in tabel 9. In figuur 10.4 zijn de geluidcontouren voor de voorgestelde situatie met geluidscherm weergegeven.

Tabel 9: 24-uursgemiddelde geluidniveau ($L_{Aeq,24h}$) in dB(A) bij meerdere schermhoogten in de voorgestelde situatie (tennis/padel en voetbal).

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		**Schermhoogten in de voorgestelde situatie**		
Id.	**Omschrijving**	**3 meter**	**4 meter**	**5 meter**
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	40	38
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	38	35
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	43	40	37
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	43	42	41
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

Bij een schermhoogte van 5 meter (bijlage 7.4) is de geluidbelasting gelijkwaardig aan of lager dan de geluidbelasting in de referentiesituatie (tabel 7 [WSV-1930 (wedstrijd)]). Dit houdt in dat met een scherm van 5 meter hoogte de akoestische situatie hetzelfde is als die aan de huidige situatie tijdens een voetbalwedstrijd. Opgemerkt dient te worden dat de toename van toetspunt SG04 verwaarloosbaar is (vergelijk met bijlage 7.4.4). De geluidbelasting van het tennispark is 6 dB(A) lager dan die van de voetbalvereniging op dit toetspunt, hiermee is de overschrijding verwaarloosbaar.

6.2 Inrichtingsvariant maatregel 2 (gereduceerd aantal tennisbanen)

Het aantal is gereduceerd van 10 volwassen tennisbanen naar 8 volwassen tennisbanen. Bij de zuidelijk gelegen toetspunten zijn de padelbanen maatgevend en is er dus gekozen voor een reductie van het aantal tennisbanen in het noorden van het terrein. De invoergegevens van het aangepaste tennisterrein zijn weergegeven in de bijlage 8 en figuur 6. In bijlage 9 en tabel 10 zijn de totaalresultaten voor deze situatie weergegeven. In figuur 10.5 zijn de geluidcontouren voor de voorgestelde situatie met een gereduceerd aantal tennisbanen weergegeven.

Tabel 10: 24-uursgemiddelde geluidniveau ($L_{Aeq,24h}$) in dB(A) voor de gereduceerde situatie.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Gereduceerde situatie		
Id.	Omschrijving	Tennispark Wormer	WSV-1930 (wedstrijd)	Totaal
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	40	37	42
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	42	37	44
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	44	38	45
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	44	40	45
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

In de bovenstaande tabel komt naar voren dat de gereduceerde situatie een reductie van 1 dB(A) oplevert (zie tabel 8) bij toetspunt SG01 en SG02 ten opzichte van de voorgestelde situatie.

6.3 Inrichtingsvariant maatregel 3 (sporthallen)

Voor de sporthal zijn twee locaties voorgesteld. Een sporthal op het terrein van het tennispark en een sporthal op de locatie van het trapveldje van WSV-1930. Omdat de tweede sporthal klein is, is hierbij uitgegaan van 3 padelbanen.

Voor beide sporthallen zijn halniveaus berekend op basis van het bronvermogen van een padelspel en het aantal banen, de berekening is weergegeven in bijlage 10.1 en 10.2. Deze halniveaus zijn gebruikt voor het bepalen van de geluiduitstraling van de gevel. De berekeningen zijn weergegeven in bijlage 10.3 t/m 10.8. De sporthallen zijn ook voorzien van luchtbehandeling. Hierbij is uitgegaan van een bronvermogen van 80 dB(A) tijdens openingstijden (11 uur in de dagperiode, 4 uur in de avondperiode).

Sporthal op locatie tennispark

De plaatsing van de sporthal op het sportpark veranderd de indeling van het tennispark. Ook is er in deze variant sprake van jeu de boules banen en een bijbehorend terras (gelijke openingstijden als de huidige jeu de boules baan zijn aangehouden). De invoergegevens van het aangepaste tennisterrein is weergegeven in de bijlagen:

- 11.1: ingevoerde oppervlaktebronnen;
- 11.2: ingevoerde mobiele bronnen;
- 11.3 ingevoerde puntbronnen;
- 11.4: ingevoerde gebouwen;
- 11.5: ingevoerde bodemgebieden;
- 11.6: resultaten alternatieve situatie.

De invoergegevens voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn in het rekenmodel ingevoerd op de posities zoals aangegeven in figuur 7. De resultaten zijn weergegeven in bijlage 11.6 en in tabel 11. In figuur 10.6 zijn de geluidcontouren voor de voorgestelde situatie weergegeven, waarbij de sporthal op het terrein van het tennispark is geplaatst.

Tabel 11: 24-uursgemiddelde geluidniveau ($L_{Aeq,24h}$) in dB(A) voor de sporthal op het tennispark terrein.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		Sporthal op locatie tennispark		
Id.	Omschrijving	Tennispark Wormer	WSV-1930 (wedstrijd)	Totaal
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	40	37	42
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	38	43
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	35	33	37
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	35	40	41
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

Sporthal op locatie WSV-1930

Bij de plaatsing van de sporthal op het terrein van WSV-1930 is dezelfde situatie aangehouden als bij de sporthal op het tennispark, alleen de sporthal en bodemgebieden verschillen qua locatie en grootte. In de bijlagen zijn enkel de verschillen weergegeven. De invoergegevens van het aangepaste tennisterrein is weergegeven in de bijlagen:

- 12.1 ingevoerde puntbronnen;
- 12.2: ingevoerde gebouwen;
- 12.3: ingevoerde bodemgebieden;
- 12.4: resultaten alternatieve situatie.

De invoergegevens voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn in het rekenmodel ingevoerd op de posities zoals aangegeven in figuur 8. De resultaten zijn weergegeven in bijlage 12.4 en in tabel 12. In figuur 10.7 zijn de geluidcontouren voor de voorgestelde situatie weergegeven waarbij de sporthal op het terrein van WSV-1930 is geplaatst.

Tabel 12: 24-uursgemiddelde geluidniveau ($L_{Aeq,24h}$) in dB(A) voor de sporthal op het WSV-1930 terrein.

Ontvangerpunt (zie figuur 4)		**Sporthal op locatie tennispark**		
Id.	**Omschrijving**	**Tennispark Wormer**	**WSV-1930 (wedstrijd)**	**Totaal**
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	40	37	42
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	41	38	43
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	36	37	40
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	35	40	41
	$LA_{eq,24h}$ op 50 meter	**35**	**35**	**35**

7 GELUIDCONTOUREN

Voor alle bovenstaande situaties is er gebruik gemaakt van geluidcontouren om de geluidbelasting in het stiltegebied inzichtelijker te maken. Voor deze berekeningen is het ingevoerde bodemgebied (01) uitgebreid. Ook is er een bodemgebied toegevoegd (25). De bijlagen voor de bodemgebieden en grid zijn weergegeven in bijlage 13.1 en 13.2. De bodemgebieden en grid zijn weergegeven in figuur 9.

Bij de geluidcontouren is gebruik gemaakt van een raster van ontvangerpunten. De rekenhoogte voor deze punten bedraagt 1,5 meter ten opzichte van de maaiveldhoogte. Er is uitgegaan van een regelmatig grid van circa 840 x 840 m. De geluidcontouren van de verscheidene situaties zijn weergegeven in de figuren:

- 10.1: WSV-1930 (wedstrijd) + Nova Zembla/Boules;
- 10.2: WSV-1930 (training) + Nova Zembla/Boules;
- 10.3: WSV-1930 + Tennispark Wormer;
- 10.4: WSV-1930 + Tennispark Wormer (met geluidscherm);
- 10.5: WSV-1930 + Tennispark Wormer (met gereduceerd aantal tennisbanen);
- 10.6: WSV-1930 + Tennispark Wormer (met sporthal op eigen terrein);
- 10.7: WSV-1930 + Tennispark Wormer (met sporthal op terrein WSV-1930).

8 CONCLUSIES

8.1 24-uursgemiddelde geluidniveaus [$L_{Aeq,24h}$]

Voor de voorgestelde situatie waarbij de huidige ijsbaan (Nova Zembla) en de jeu de boules banen (Nova Boules) wordt vervangen door een tennispark, is onderzocht wat de mogelijke verandering voor akoestisch consequenties met zich meebrengen.

Als eerst is de huidige situatie van Nova Zembla/Boules samen met de voetbalvereniging WSV- 1930 in kaart gebracht. Daarna is gekeken wat het akoestisch effect van de realisatie van het tennispark op het stiltegebied is. Hierna is gekeken naar de akoestische consequenties van verscheidene inrichtingsvarianten/maatregelen.

Referentiesituatie

In de huidige situatie, waarbij er sprake is van trainingsdagen bij WSV-1930 en waarbij Nova Zembla/Boules geopend zijn, wordt er voldaan aan het maximaal toelaatbare geluidniveau van 35 dB(A) op 50 meter afstand in het stiltegebied.

In de huidige situatie waarbij er wedstrijddagen plaatsvinden bij WSV-1930 en activiteiten bij Nova Zembla/Boules vinden er een overschrijdingen plaats van het maximaal toelaatbare geluidniveau (35 dB(A)) in het stiltegebied. De overschrijdingen bedragen minimaal 3 dB(A) en maximaal 5 dB(A).

Voorgestelde situatie

De situatie waarbij Nova Zembla/Boules is vervangen door het tennispark zorgt voor een toename in geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie. De overschrijding bedraag minimaal 8 dB(A) en maximaal 10 dB(A) van het maximaal toelaatbare geluidniveau van 35 dB(A). Om de geluidbelasting te reduceren, zijn er verscheidende maatregelen doorgerekend.

Inrichtingsvariant/ maatregel 1 (geluidscherm)

Voor het reduceren van de geluidbelasting in het stiltegebied is er gekeken naar de akoestische invloed van een geluidscherm. Er zijn meerdere hoogten beoordeeld. Bij een schermhoogte van 5 meter is de geluidbelasting lager of gelijkwaardig aan de referentiesituatie. De minimale toename van 1 dB(A) op toetspunt SG04 wordt als niet relevant beschouwd vanwege de hoge, reeds aanwezige, geluidbelasting van WSV-1930 (40 dB(A)) ten opzichte van de geluidbelasting van het tennispark (34 dB(A)).

Inrichtingsvariant/ maatregel 2 (gereduceerd aantal tennisbanen)

Ook is er gekeken naar het effect van het terugbrengen van het aantal tennisbanen. De tennisbanen zijn gereduceerd van 10 tennisbanen naar 8 tennisbanen. De noordelijk gelegen tennisbanen zijn hierbij verwijderd en de indeling is enigszins aangepast. Deze maatregel resulteert in 1 dB(A) afname op toetspunt SG01 ten opzichte van de voorgestelde situatie. De geluidbelasting bij de overige toetspunten blijft ongewijzigd. Gezien de beperkte toepasbaarheid van deze maatregel en de beperkte invloed op de toetspunten is deze maatregel niet toereikend.

Inrichtingsvariant/maatregel 3 (sporthallen)

Om de geluidbelasting aan de zuidkant van het tennisterrein te reduceren, is gekeken naar het plaatsen van een sporthal over de padelbanen. Hierdoor is de indeling van het tennispark aangepast. Deze maatregel resulteert in een minimale afname van 1 dB(A) en een maximale afname van 8 dB(A) ten opzichte van de voorgestelde situatie. Al met al zijn de reducties niet genoeg om een gelijkwaardige geluidbelasting met de referentiesituatie te bereiken. Hetzelfde geldt voor het plaatsen van de sporthal op het terrein van WSV-1930. Deze situatie is akoestisch gezien zelfs nadeliger vanwege het ontbreken van de afscherming van de sporthal op het terrein van het tennispark. Ook deze situatie is niet toereikend.

Van de in deze rapportage besproken situaties is het geluidscherm van 5 meter hoog en 290 meter lang vooralsnog de enige toereikende maatregel die de geluidbelasting in het stiltegebied niet verslechterd ten opzichte van de referentiesituatie.

SPA WNP ingenieurs

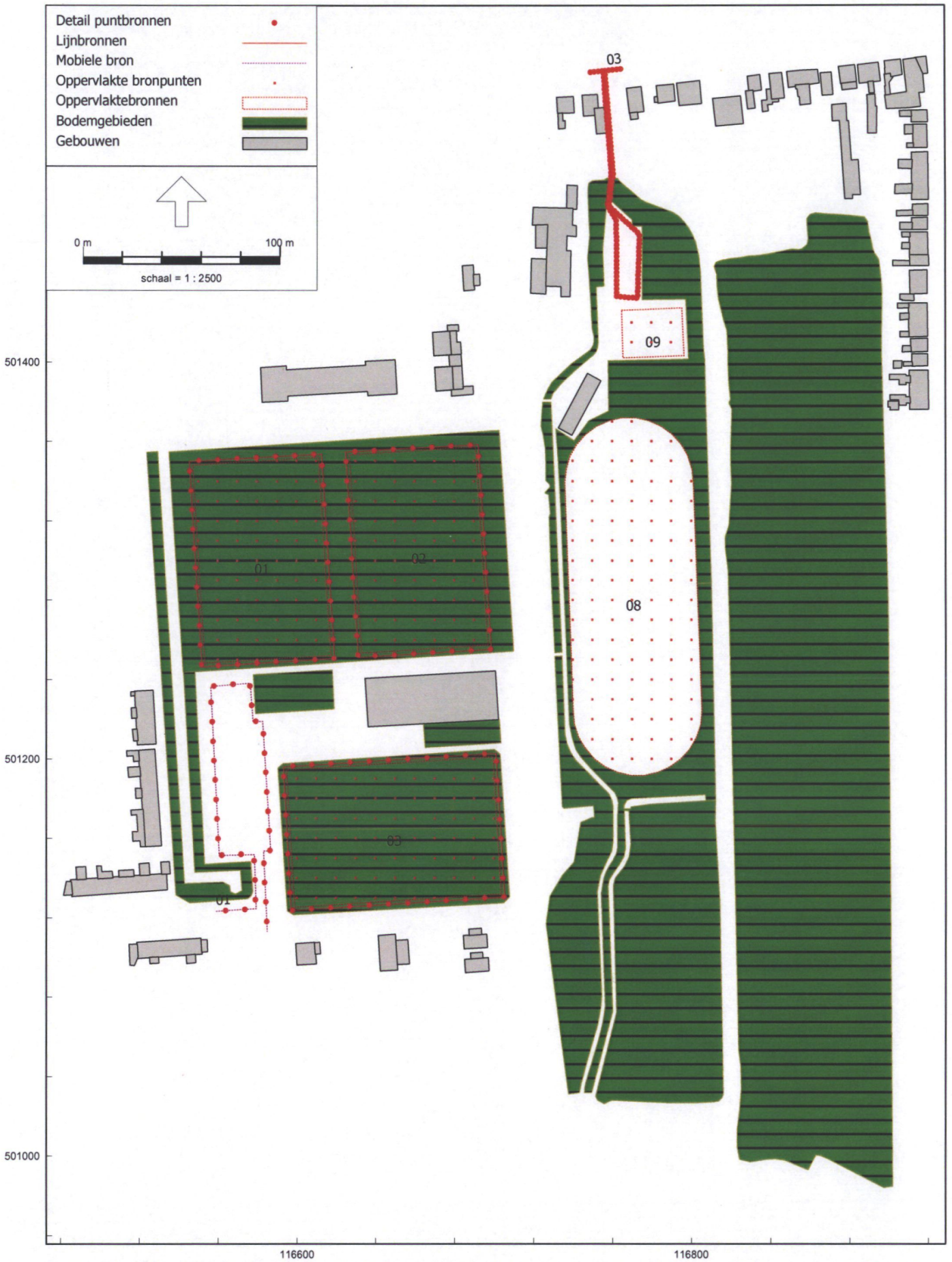
FIGUREN



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - loca

Voorgestelde locatie Tennispark Wormer en de directe omgeving

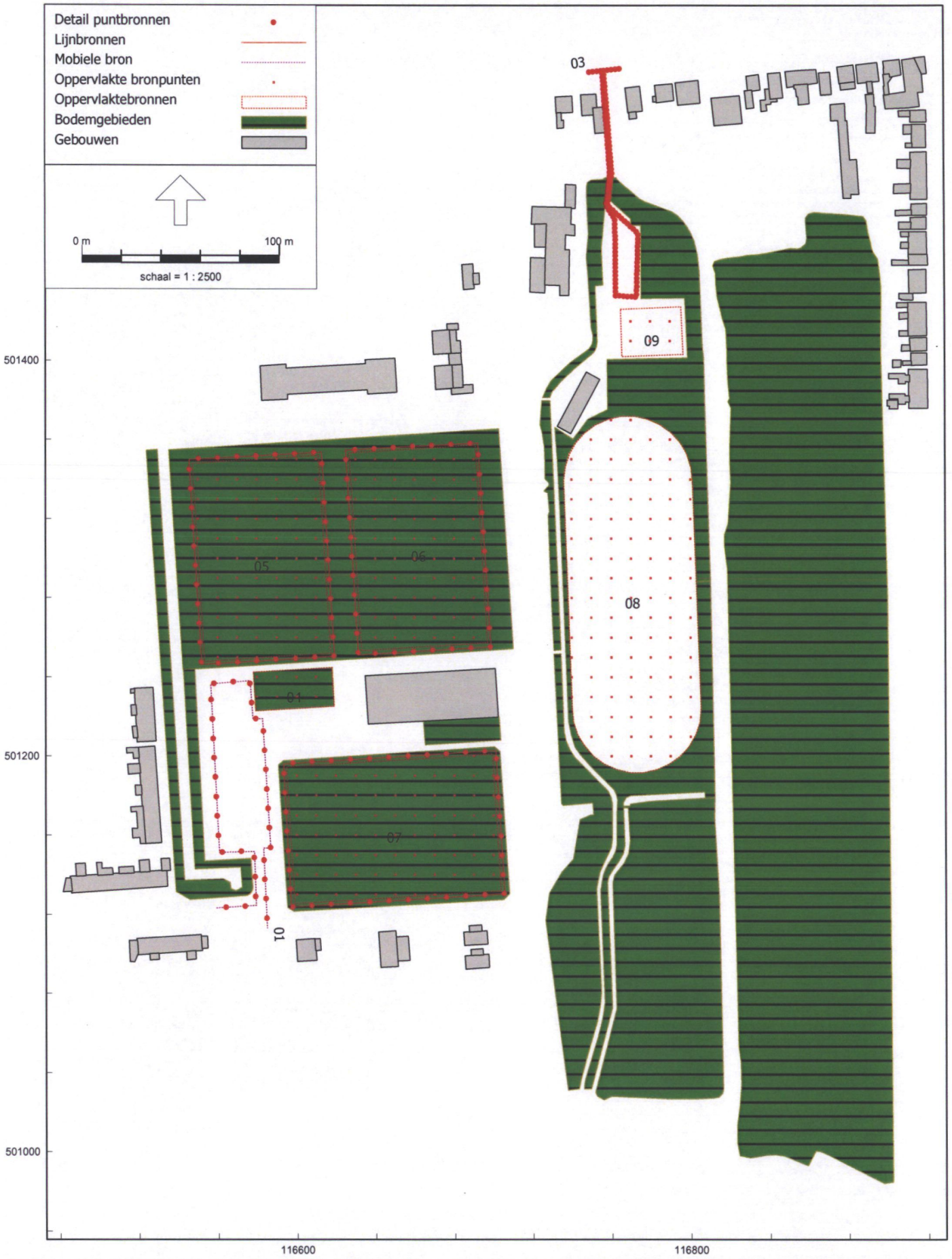
Figuur 1.1.1



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - loca

Ingevoerde bronnen WSV 1930 (wedstrijden) en Nova Zembla/Boules

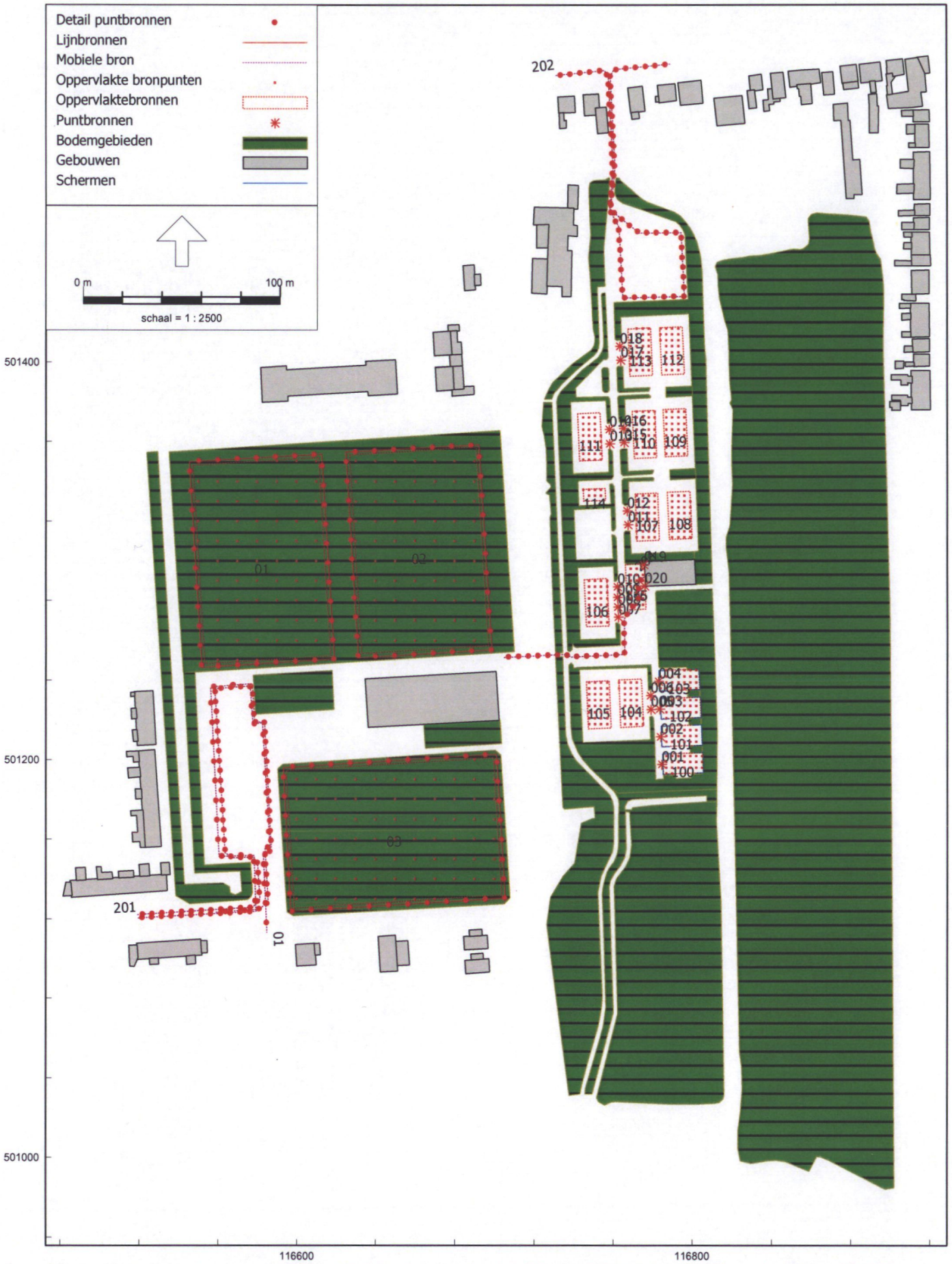
Figuur 1.1.2



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (training) - 241001] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - locati

Ingevoerde bronnen WSV 1930 (training) en Nova Zembla/Boules

Figuur 1.2.1



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - locatie Ed

Ingevoerde bronnen Tennispark Wormer en WSV 1930 (wedstrijd)

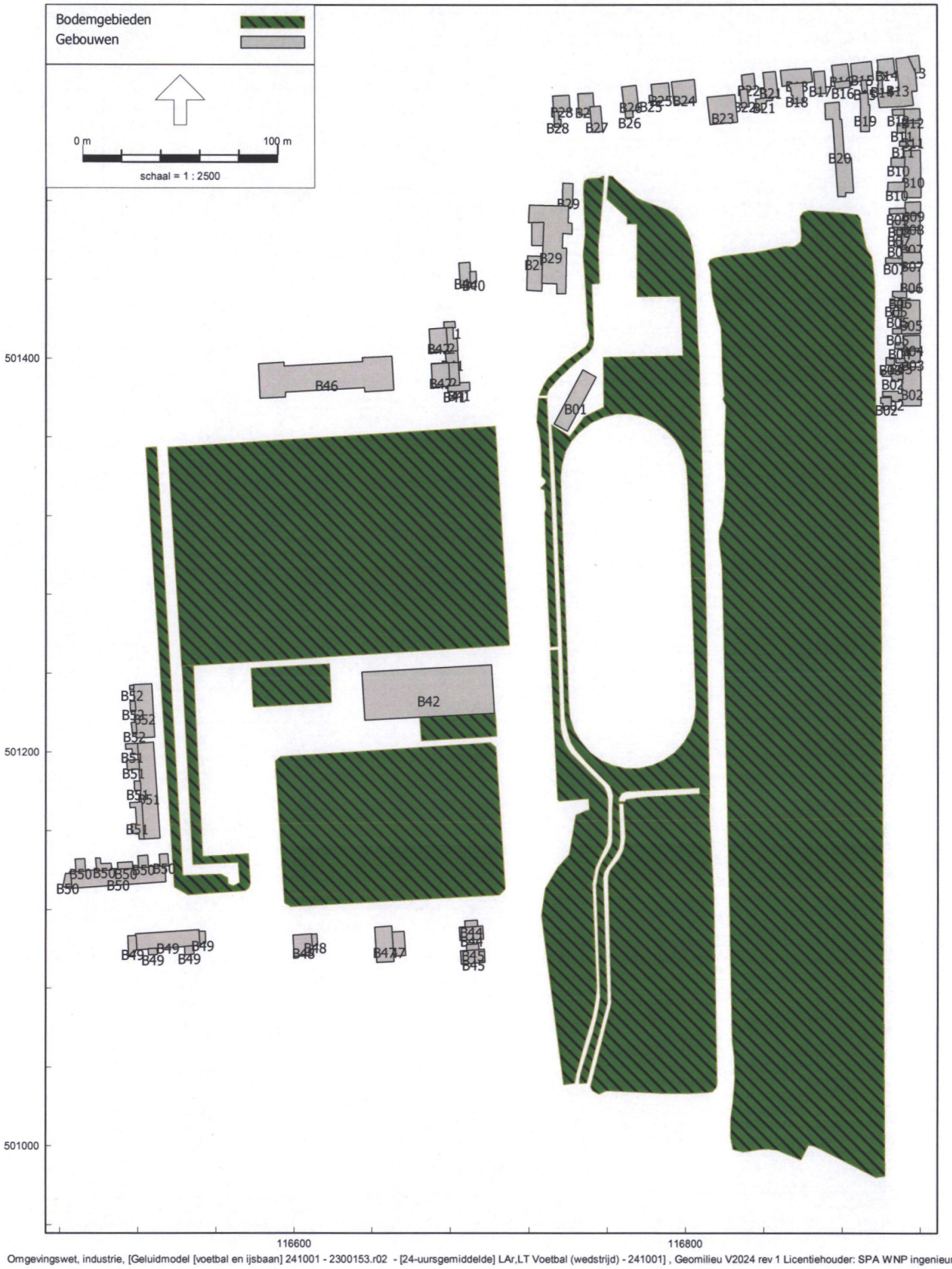
Figuur 1.2.2



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - locatie Ed

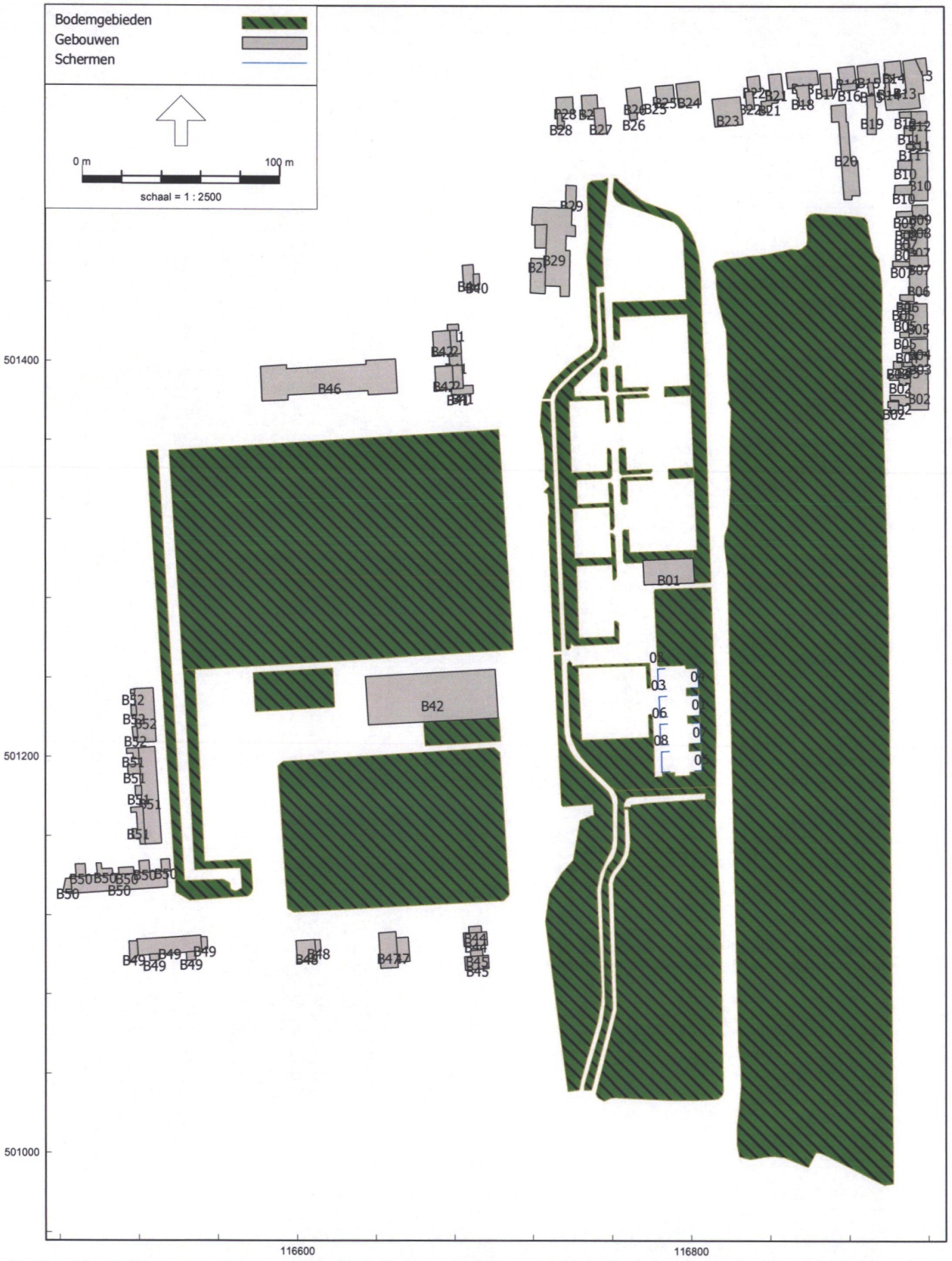
Ingevoerde bronnen Tennispark Wormer (detail)

Figuur 2.1



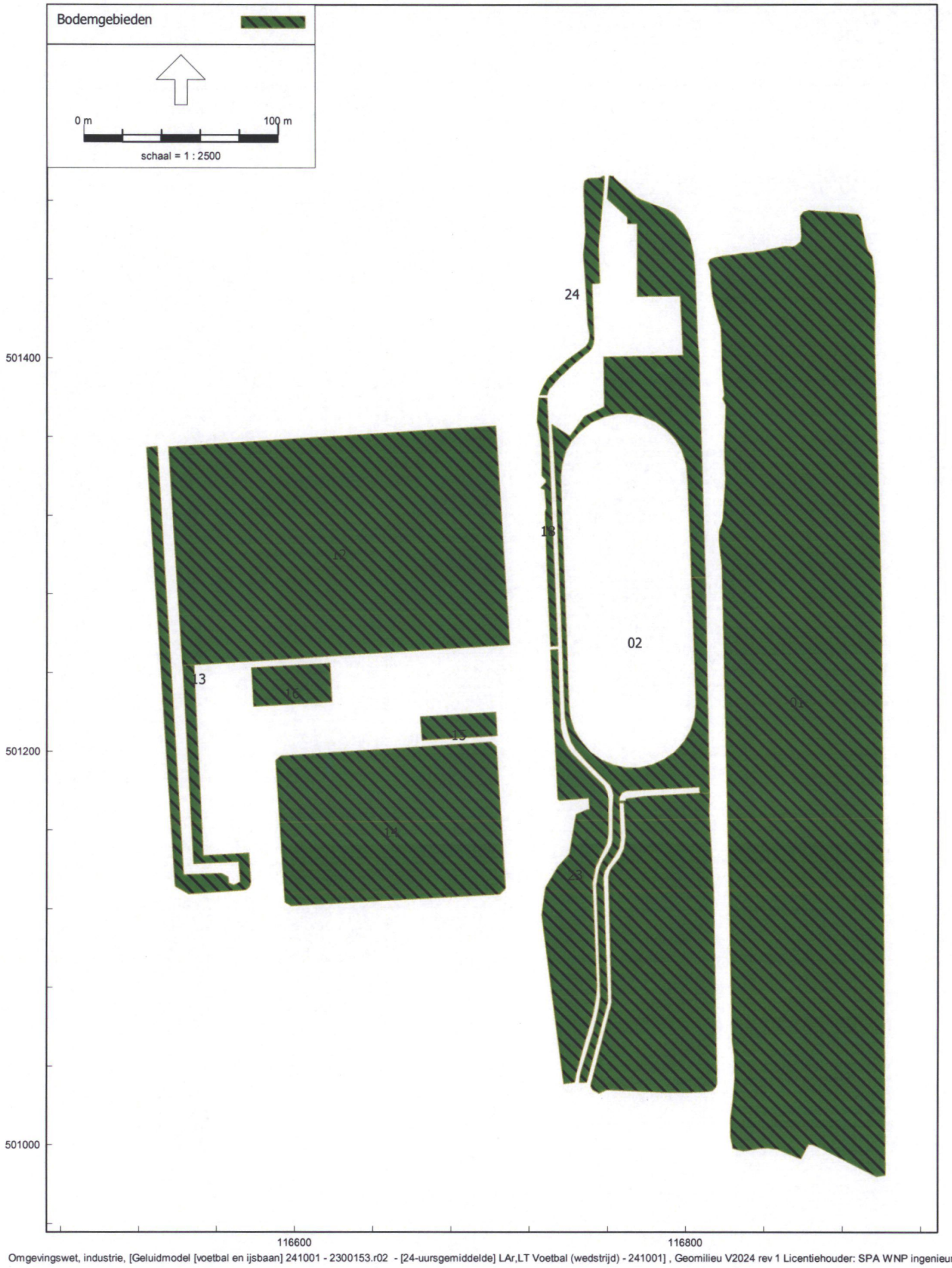
Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - loca

Ingevoerde gebouwen [referentiesituatie]



Ingevoerde gebouwen en schermen [voorgestelde situatie]

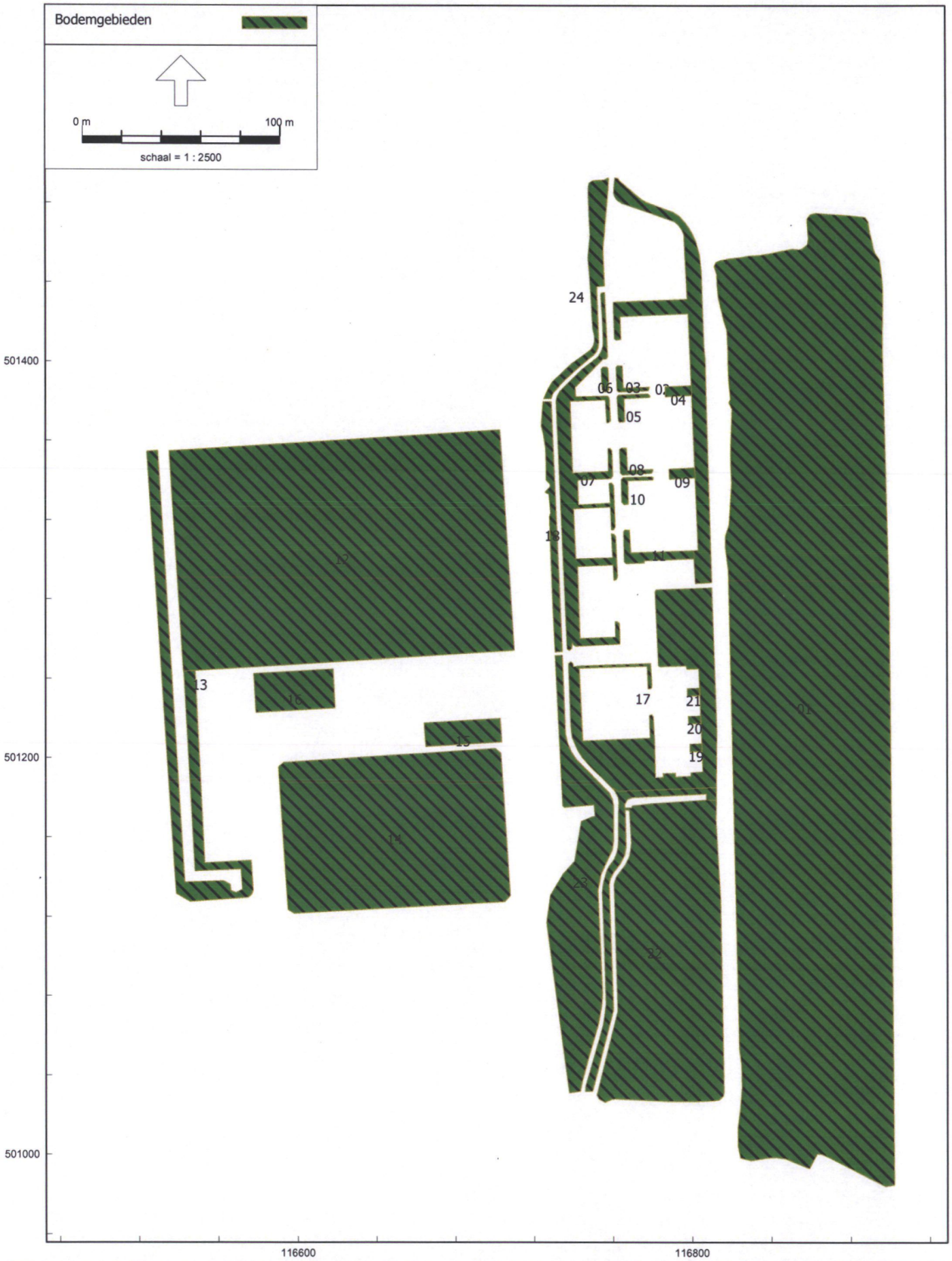
Figuur 3.1



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - loca

Ingevoerde bodemgebieden [referentiesituatie]

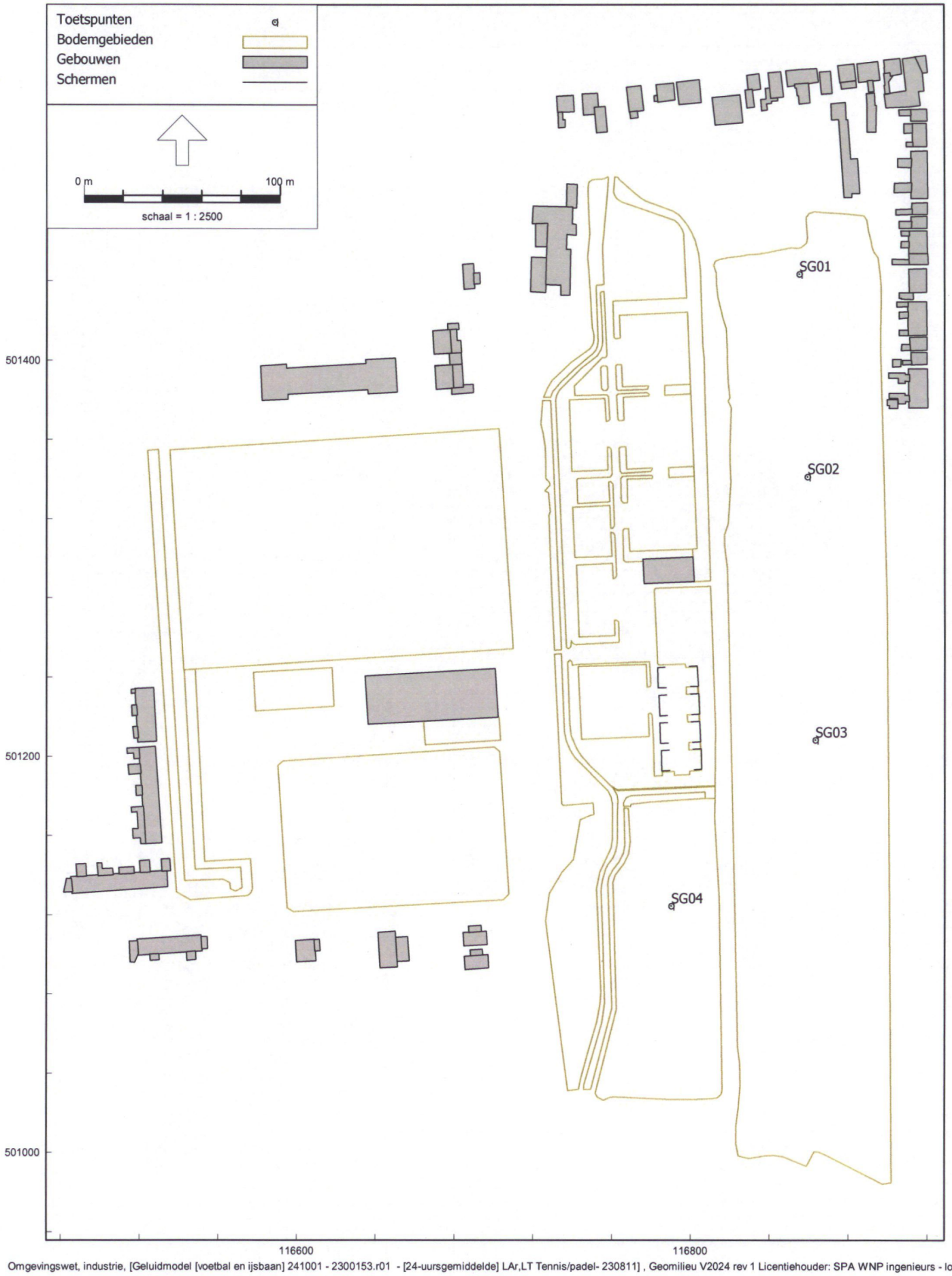
Figuur 3.2



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - locatie Ed

Ingevoerde bodemgebieden [voorgestelde situatie]

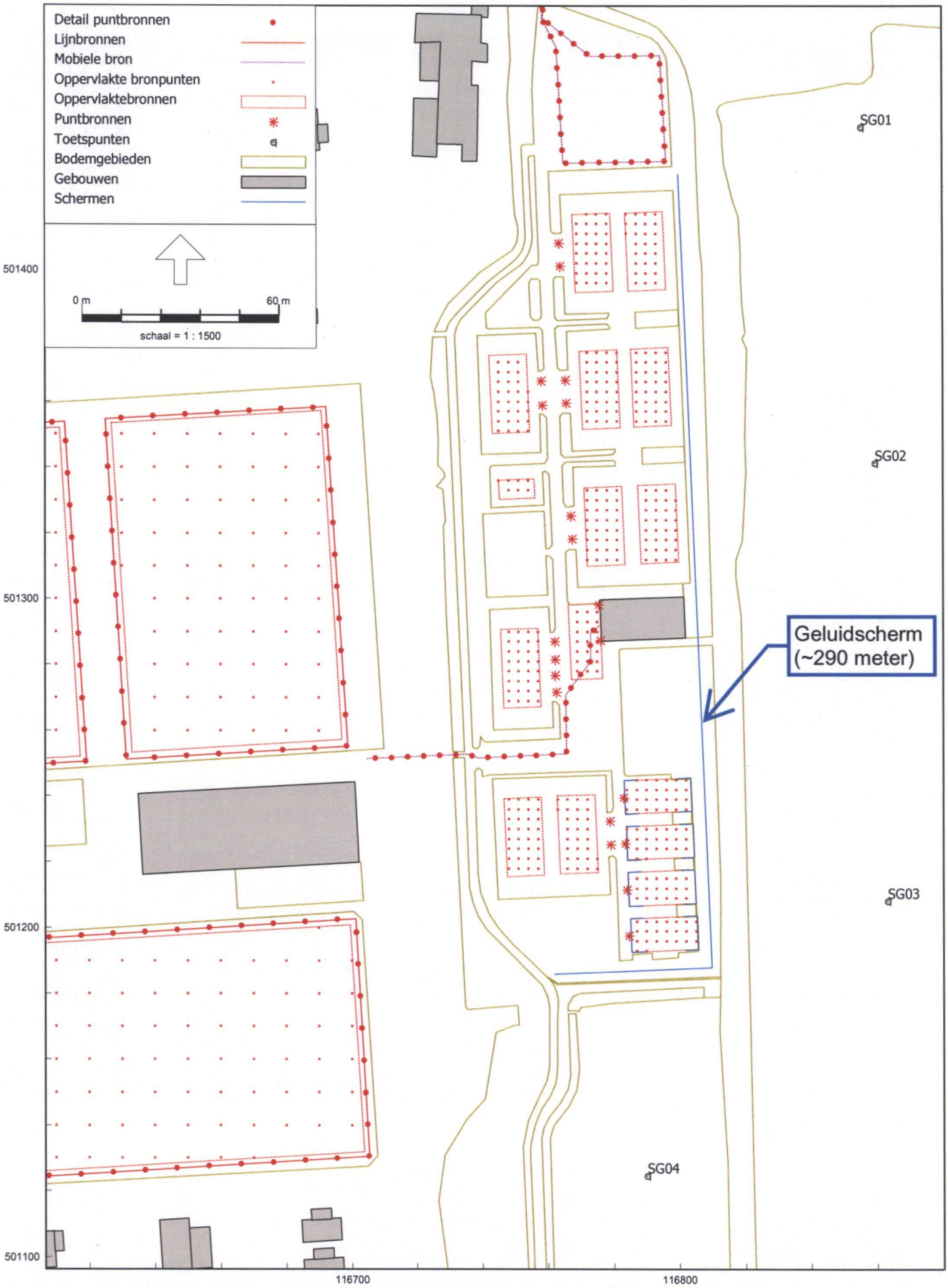
Figuur 4



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - locatie Ed

Ingevoerde ontvangerpunten in het stiltegebied

Figuur 5



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenie

Ingevoerd scherm ter geluidreductie



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Gereduceerde bedrijfssituatie] 241023] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SF

Gereduceerd aantal tennisbanen

Figuur 7



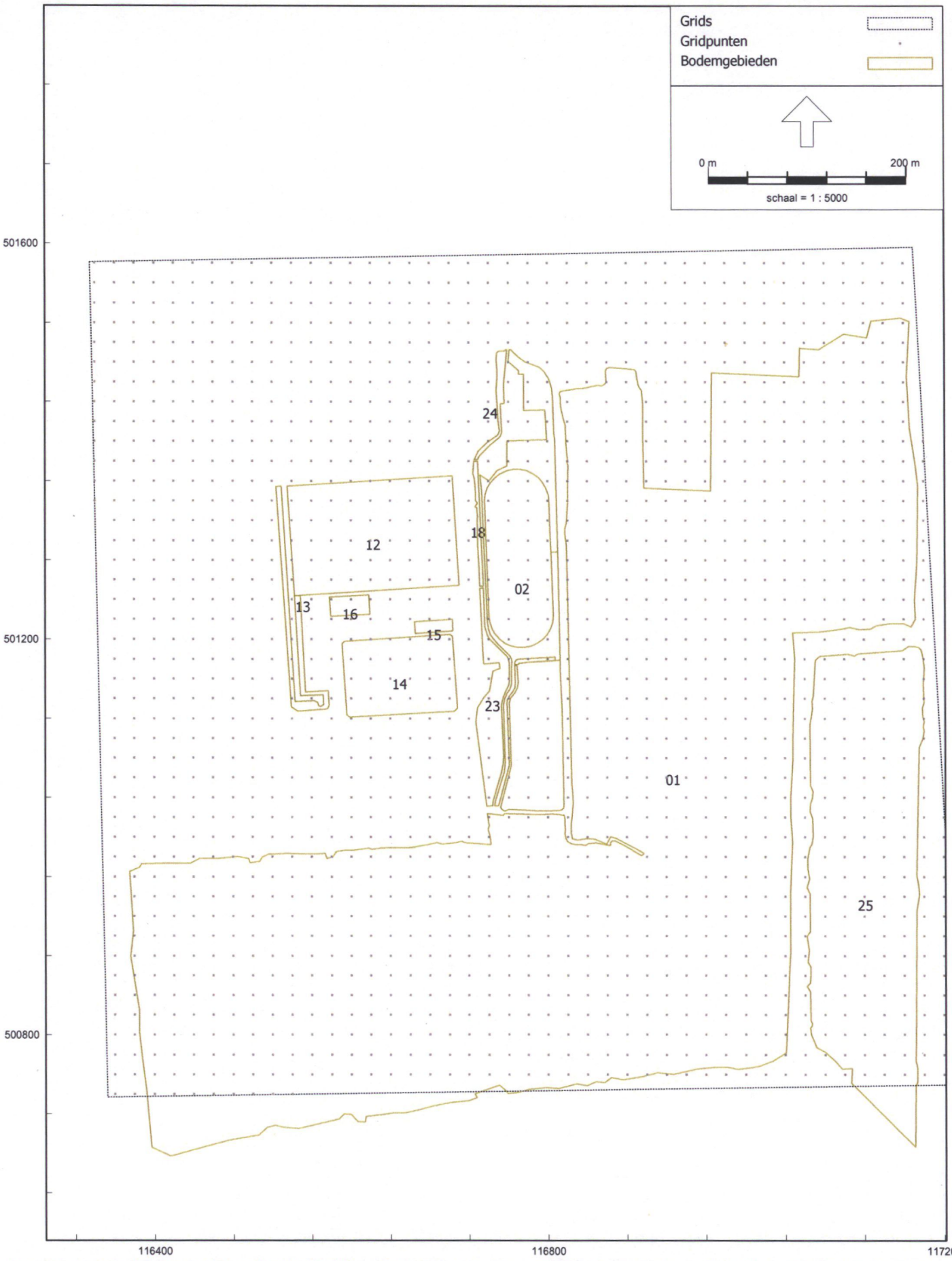
Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs -

Alternatieve situatie met sporthal op terrein tennispark



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP ingenieurs - locatie Ede

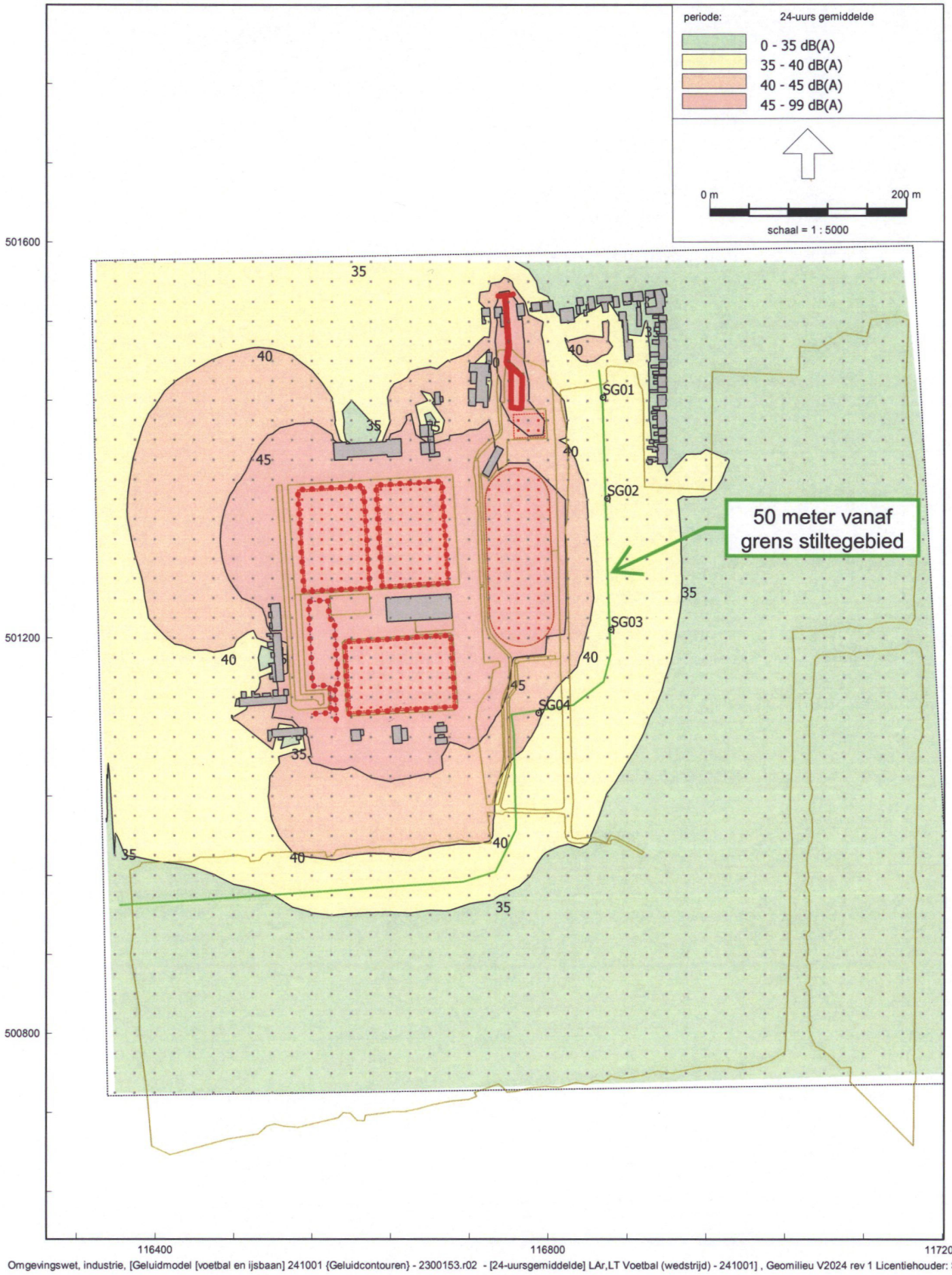
Alternatieve situatie met sporthal op terrein WSV-1930



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 {Geluidcontouren} - 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WN

Aangepaste bodemgebieden en ingevoerd grid met gridpunten

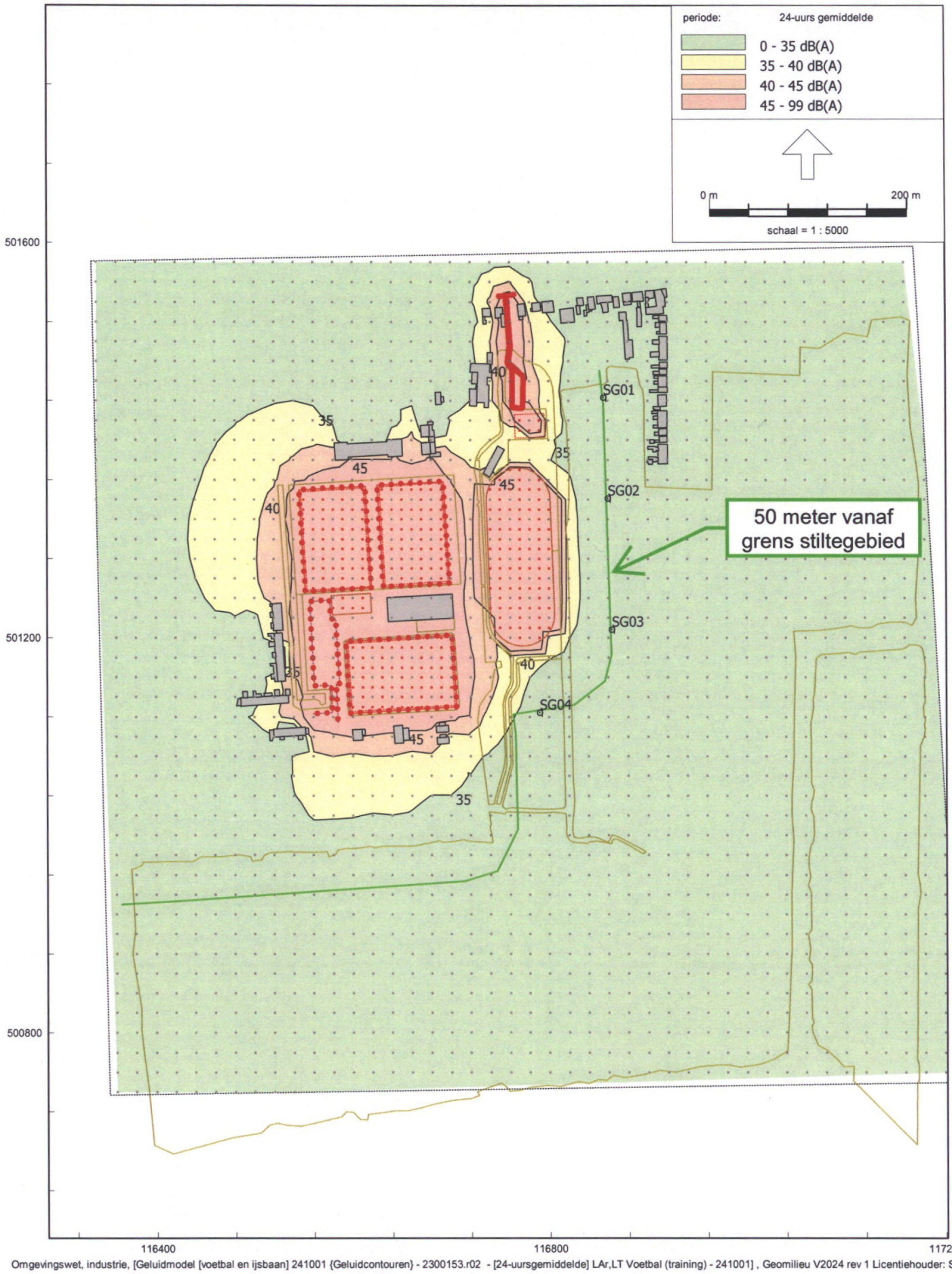
Figuur 10.1



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 {Geluidcontouren} - 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WN

Geluidcontouren totale geluidbelasting stiltegebied (WSV-1930 [wedstrijd] + Nova Zembla/Boules)

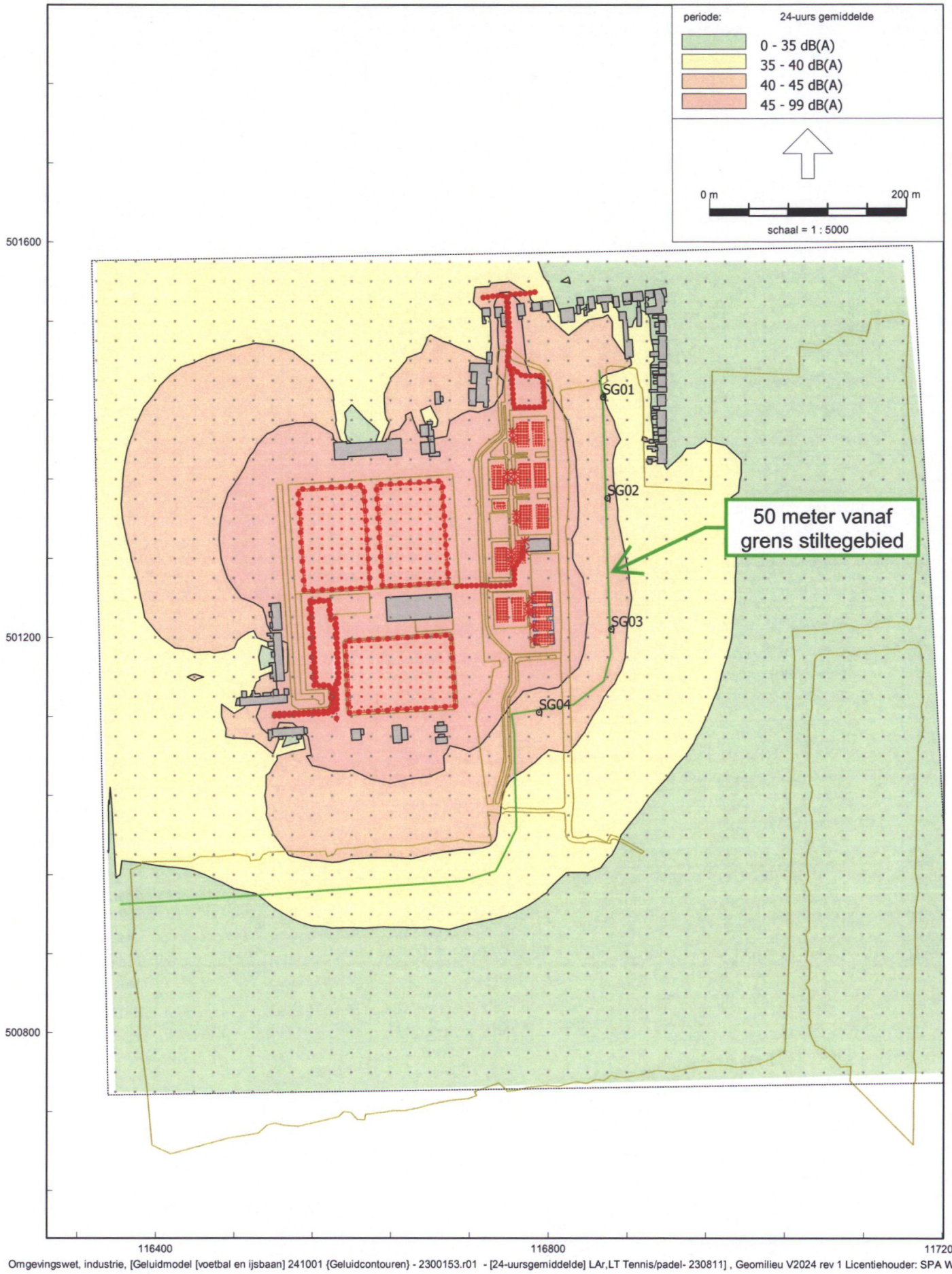
Figuur 10.2



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 {Geluidcontouren} - 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (training) - 241001] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP

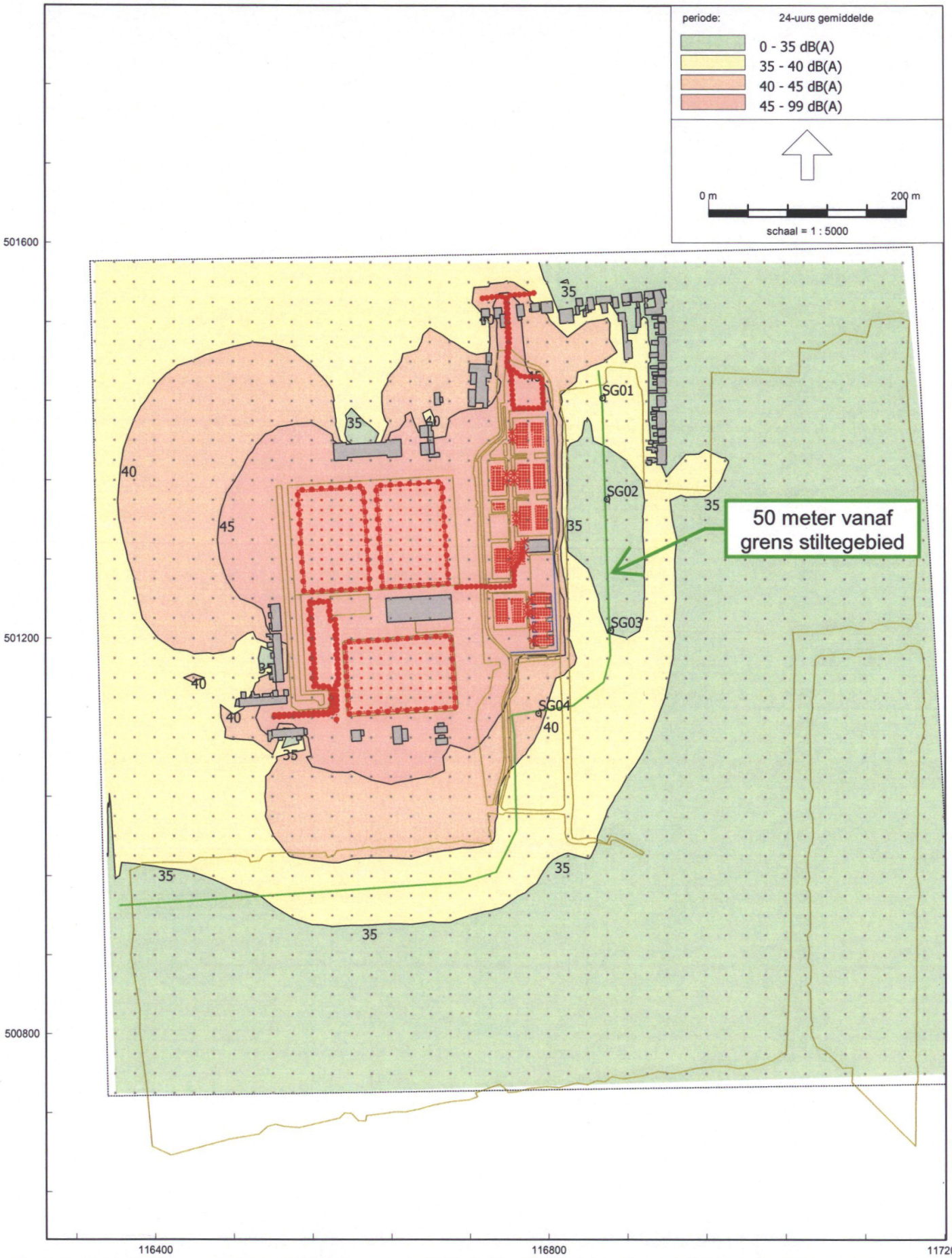
Geluidcontouren totale geluidbelasting stiltegebied (WSV-1930 (training) + Nova Zembla/Boules)

Figuur 10.3



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 {Geluidcontouren} - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA WNP inge

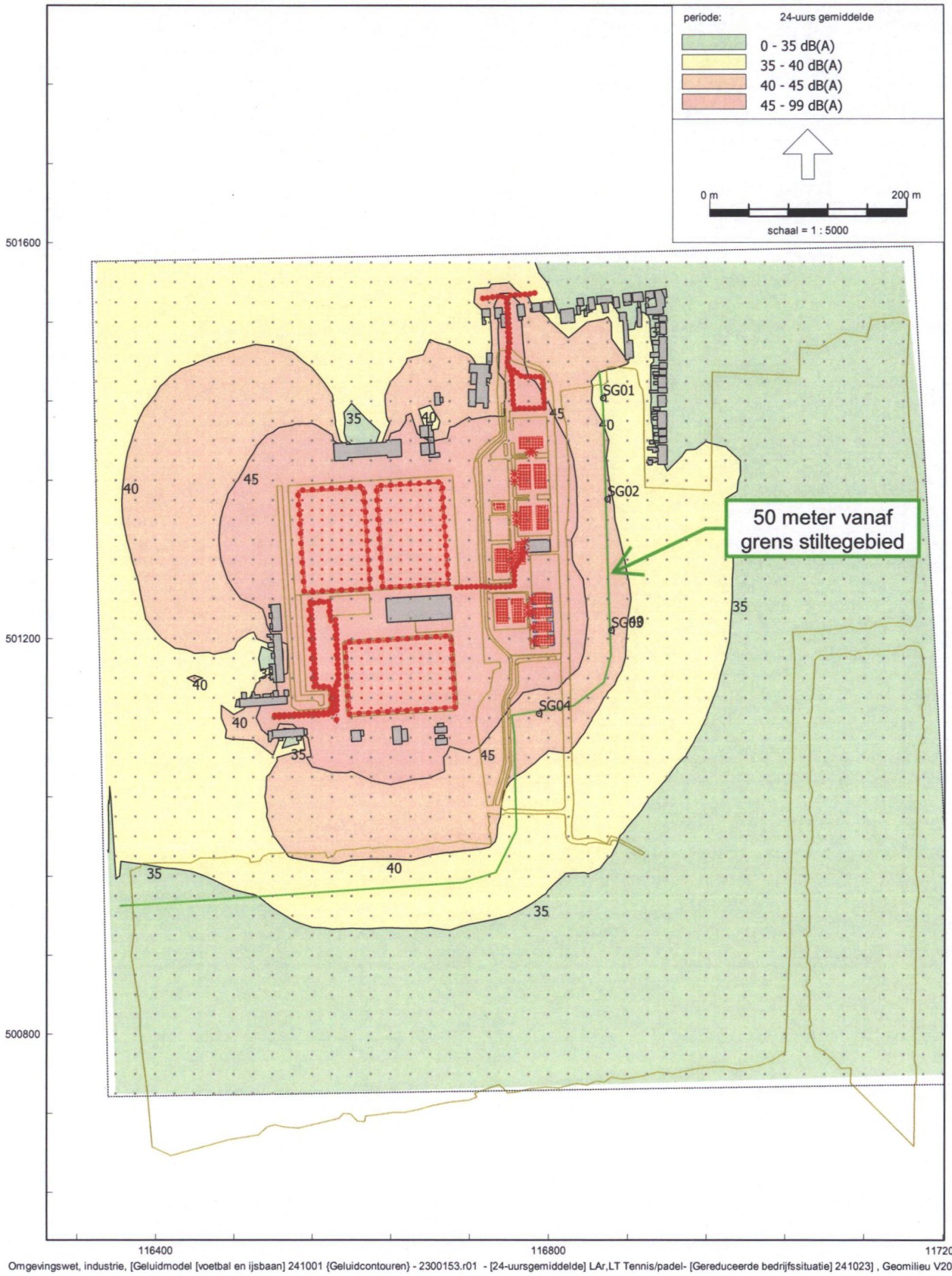
Geluidcontouren totale geluidbelasting stiltegebied (WSV-1930 + Tennispark Wormer)



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 {Geluidcontouren} - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder:

Geluidcontouren totale geluidbelasting stiltegebied (WSV-1930 + Tennispark Wormer met geluidscherm)

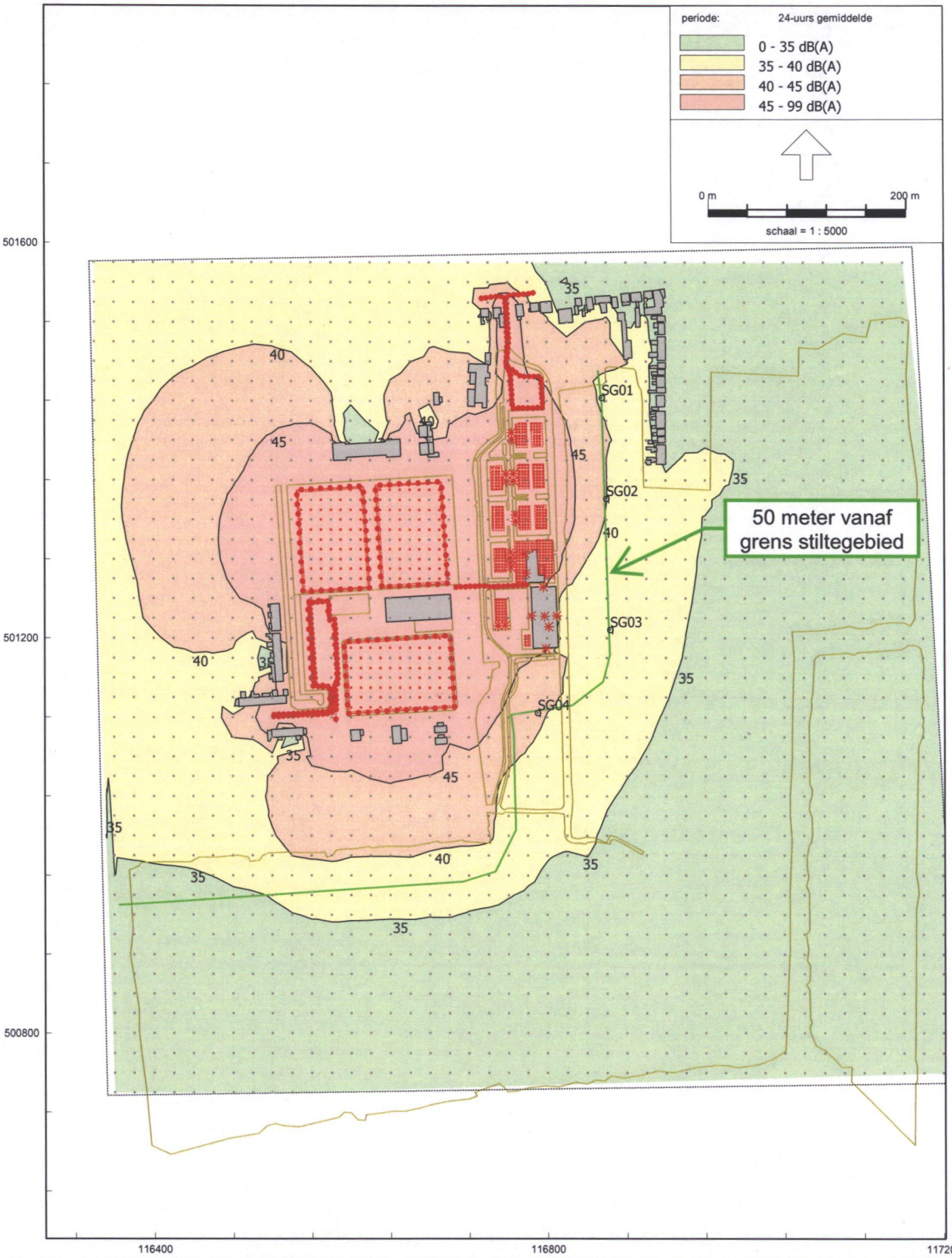
Figuur 10.5



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 {Geluidcontouren} - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Gereduceerde bedrijfssituatie] 241023] , Geomilieu V2024 rev 1

Geluidcontouren totale geluidbelasting stiltegebied (WSV-1930 + Tennispark Wormer [gereduceerd aantal tennisbanen])

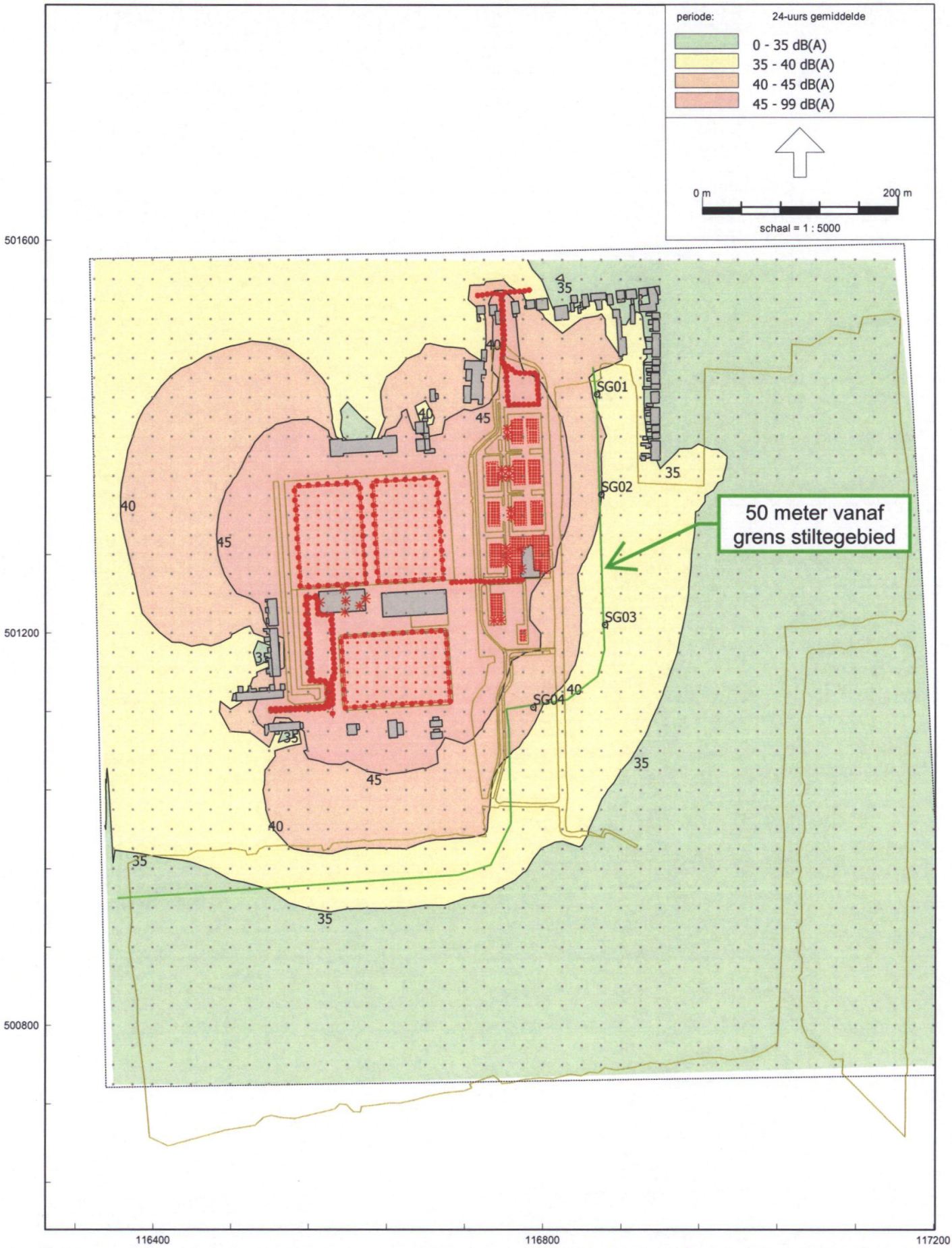
Figuur 10.6



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 {Geluidcontouren} - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024] , Geomilieu V2024 rev 1 Licentiehouder: SPA

Geluidcontouren totale geluidbelasting stiltegebied (WSV-1930 + Tennispark Wormer [met sporthal op eigen terrein])

Figuur 10.7



Omgevingswet, industrie, [Geluidmodel [voetbal en ijsbaan] 241001 {Geluidcontouren} - 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024] , Geomilieu V2024 rev 1 Licer

Geluidcontouren totale geluidbelasting stiltegebied (WSV-1930 + Tennispark Wormer [met sporthal op terrein WSV-1930])

BIJLAGEN

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: WSV-1930
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Oppervlak
01	Wedstrijden veld A	0,00	1,60	–	–	88,00	96,00	100,00	96,00	92,00	86,00	–	103,13	6,0004	2,9996	–	6404,27
02	Wedstrijden veld B	0,00	1,60	–	–	88,00	96,00	100,00	96,00	92,00	86,00	–	103,13	6,0004	2,9996	–	6404,27
03	Wedstrijden veld C	0,00	1,60	–	–	88,00	96,00	100,00	96,00	92,00	86,00	–	103,13	6,0004	2,9996	–	7251,21

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: WSV-1930
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	M-1	H-1	Lengte	GeenRefl.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)
01	Toeschouwers (wedstrijden) veld A	0,00	1,60	341,67	Nee	–	–	80,00	87,00	92,00	88,00	83,00	78,00	–	94,89	6,0004	2,9996	–
02	Toeschouwers (wedstrijden) veld B	0,00	1,60	341,67	Nee	–	–	80,00	87,00	92,00	88,00	83,00	78,00	–	94,89	6,0004	2,9996	–
03	Toeschouwers (wedstrijden) veld C	0,00	1,60	361,54	Nee	–	–	80,00	87,00	92,00	88,00	83,00	78,00	–	94,89	6,0004	2,9996	–

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	M-1	H-1	Lengte	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
01	PW's WSV 1930 (wedstrijden)	0,00	0,75	304,68	10	--	60,00	68,00	75,00	79,00	86,00	84,00	74,00	63,00	89,00	248	180	--
03	PW's Nova Zembla/Boules	0,00	0,75	263,67	10	--	60,00	68,00	75,00	79,00	86,00	84,00	74,00	63,00	89,00	80	50	--

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (training) - 241001
Groep: WSV-1930
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Oppervlak
04	Trapveldje	0,00	1,60	–	–	82,00	89,00	94,00	90,00	85,00	80,00	–	96,89	–	1,0001	–	778,93
05	Trainingen veld A	0,00	1,60	–	–	82,00	89,00	94,00	90,00	85,00	80,00	–	96,89	2,0007	2,0001	–	6404,27
06	Trainingen veld B	0,00	1,60	–	–	82,00	89,00	94,00	90,00	85,00	80,00	–	96,89	2,0007	2,0001	–	6404,27
07	Trainingen Veld C	0,00	1,60	–	–	82,00	89,00	94,00	90,00	85,00	80,00	–	96,89	1,0004	2,9996	–	7251,21

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (training) - 241001
Groep: WSV-1930
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	M-1	H-1	Lengte	GeenRefl.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)
04	Toeschouwers (trainingen) veld A	0,00	1,60	341,67	Nee	–	–	75,00	83,00	87,00	83,00	79,00	73,00	–	90,13	6,0004	2,9996	–
05	Toeschouwers (trainingen) veld B	0,00	1,60	341,67	Nee	–	–	75,00	83,00	87,00	83,00	79,00	73,00	–	90,13	6,0004	2,9996	–
06	Toeschouwers (trainingen) veld C	0,00	1,60	361,54	Nee	–	–	75,00	83,00	87,00	83,00	79,00	73,00	–	90,13	6,0004	2,9996	–

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (training) - 241001
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	M-1	H-1	Lengte	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
01	PW's WSV 1930 (trainingen)	0,00	0,75	304,68	10	–	60,00	68,00	75,00	79,00	86,00	84,00	74,00	63,00	89,00	140	165	–
03	PW's Nova Zembla/Boules	0,00	0,75	263,67	10	–	60,00	68,00	75,00	79,00	86,00	84,00	74,00	63,00	89,00	80	50	–

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: Nova Zembla/Boules
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Oppervlak
08	IJsbaan	0,00	1,60	--	--	69,00	77,00	81,00	77,00	73,00	67,00	--	84,13	6,0004	2,5007	--	10842,38
09	Jeu de boules baan	0,00	1,60	--	--	60,00	67,00	72,00	68,00	63,00	58,00	--	74,89	0,9466	2,5007	--	737,17

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Oppervlak
100	Padelbaan	0,00	1,60	51,75	62,75	72,75	79,75	84,75	87,75	82,75	77,75	63,75	91,00	8,7939	3,1993	–	205,37
101	Padelbaan	0,00	1,60	51,75	62,75	72,75	79,75	84,75	87,75	82,75	77,75	63,75	91,00	8,7939	3,1993	–	206,04
102	Padelbaan	0,00	1,60	51,75	62,75	72,75	79,75	84,75	87,75	82,75	77,75	63,75	91,00	8,7939	3,1993	–	205,37
103	Padelbaan	0,00	1,60	51,75	62,75	72,75	79,75	84,75	87,75	82,75	77,75	63,75	91,00	8,7939	3,1993	–	205,37
104	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
105	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
106	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
107	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
108	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
109	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
110	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
111	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
112	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
113	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
114	Tennisbaan (kinder)	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	3,0004	–	–	64,74
115	Terras (dag)	0,00	1,60	0,00	0,00	60,01	68,01	75,01	72,01	68,01	64,01	0,00	78,04	10,9946	–	–	215,97
116	Terras (avond)	0,00	1,60	0,00	0,00	60,52	68,52	75,52	72,52	68,52	64,52	0,00	78,55	–	4,0000	–	215,97

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	M-1	H-1	Lengte	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
201	PW's Tennispark (West)	0,00	0,75	373,93	10	--	60,40	68,00	74,60	78,80	85,90	83,90	74,00	63,00	88,89	89	32	--
202	PW's Tennispark (Noord)	0,00	0,75	343,22	10	--	60,40	68,00	74,60	78,80	85,90	83,90	74,00	63,00	88,89	45	16	--
204	Rolcontainer	0,00	0,50	104,05	5	44,99	62,26	73,16	78,21	81,09	85,06	89,38	88,73	80,20	93,53	4	--	--

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Type	GeenRefl.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)
001	Toeschouwers (padel)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
002	Toeschouwers (padel)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
003	Toeschouwers (padel)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
004	Toeschouwers (padel)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
005	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
006	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
007	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
008	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
009	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
010	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
011	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
012	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
013	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
014	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
015	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
016	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
017	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
018	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
019	Speaker	0,00	2,50	Normale puntbron	Nee	–	48,00	61,00	66,00	69,00	70,00	69,00	65,00	–	75,36	12,0000	4,0000	–
020	Speaker	0,00	2,50	Normale puntbron	Nee	–	48,00	61,00	66,00	69,00	70,00	69,00	65,00	–	75,36	12,0000	4,0000	–

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: WSV-1930
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Oppervlak
01	Wedstrijden veld A	0,00	1,60	–	–	88,00	96,00	100,00	96,00	92,00	86,00	–	103,13	6,0004	2,9996	–	6404,27
02	Wedstrijden veld B	0,00	1,60	–	–	88,00	96,00	100,00	96,00	92,00	86,00	–	103,13	6,0004	2,9996	–	6404,27
03	Wedstrijden veld C	0,00	1,60	–	–	88,00	96,00	100,00	96,00	92,00	86,00	–	103,13	6,0004	2,9996	–	7251,21

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: WSV-1930
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	M-1	H-1	Lengte	GeenRefl.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)
01	Toeschouwers (wedstrijden) veld A	0,00	1,60	341,67	Nee	–	–	80,00	87,00	92,00	88,00	83,00	78,00	–	94,89	6,0004	2,9996	–
02	Toeschouwers (wedstrijden) veld B	0,00	1,60	341,67	Nee	–	–	80,00	87,00	92,00	88,00	83,00	78,00	–	94,89	6,0004	2,9996	–
03	Toeschouwers (wedstrijden) veld C	0,00	1,60	361,54	Nee	–	–	80,00	87,00	92,00	88,00	83,00	78,00	–	94,89	6,0004	2,9996	–

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: WSV-1930
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	M-1	H-1	Lengte	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
01	PW's WSV 1930 (wedstrijden)	0,00	0,75	304,68	10	--	60,00	68,00	75,00	79,00	86,00	84,00	74,00	63,00	89,00	248	180	--

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. 1k	Cp
B01	Ysvereniging Nova Zembla	116747,61	501394,24	0,00	3,00	242,77	0,80	0 dB
B02	Mariastraat 36-40	116900,34	501393,67	0,00	3,00	39,67	0,80	0 dB
B02	Schuur	116899,49	501380,13	0,00	2,30	22,56	0,80	0 dB
B02	Mariastraat 36-42	116920,05	501375,89	0,00	8,90	189,30	0,80	0 dB
B02	Mariahoeve 40-42	116900,59	501383,31	0,00	3,00	37,00	0,80	0 dB
B03	Schuur	116902,22	501400,48	0,00	3,00	16,27	0,80	0 dB
B03	Mariastraat 34	116907,33	501400,04	0,00	3,00	10,40	0,80	0 dB
B03	Mariastraat 34	116911,55	501403,98	0,00	8,60	49,62	0,80	0 dB
B04	Mariastraat 32	116906,90	501408,10	0,00	3,00	13,88	0,80	0 dB
B04	Mariastraat 32	116919,75	501405,17	0,00	8,60	57,01	0,80	0 dB
B05	Mariastraat 26	116904,44	501429,52	0,00	3,00	14,46	0,80	0 dB
B05	Mariastraat 28	116905,70	501424,48	0,00	3,00	15,41	0,80	0 dB
B05	Mariastraat 30	116905,71	501415,20	0,00	3,00	12,45	0,80	0 dB
B05	Mariastraat 26-30	116909,93	501429,62	0,00	9,80	161,32	0,80	0 dB
B06	Mariastraat 24B	116912,88	501430,83	0,00	2,60	22,90	0,80	0 dB
B06	Mariastraat 24A-B	116910,53	501446,02	0,00	8,20	103,57	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 20	116906,54	501465,14	0,00	2,60	10,26	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 24	116920,16	501453,86	0,00	8,90	53,19	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 20-22	116919,60	501465,35	0,00	7,90	104,46	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 24	116910,85	501448,30	0,00	2,60	22,82	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 22	116906,69	501459,99	0,00	2,60	13,31	0,80	0 dB
B08	Mariastraat 18	116905,80	501470,11	0,00	3,70	22,44	0,80	0 dB
B08	Mariastraat 18	116911,60	501472,49	0,00	7,90	48,76	0,80	0 dB
B09	Mariastraat 16	116912,23	501476,18	0,00	4,00	22,44	0,80	0 dB
B09	Mariastraat 16	116919,90	501479,41	0,00	7,60	46,52	0,80	0 dB
B10	Mariastraat 8-10	116905,10	501501,81	0,00	2,60	31,34	0,80	0 dB
B10	Mariastraat 8-14	116920,00	501505,66	0,00	8,70	201,24	0,80	0 dB
B10	Mariastraat 12-14	116903,31	501489,43	0,00	2,60	42,39	0,80	0 dB
B11	Mariastraat 4	116908,26	501519,50	0,00	3,20	20,53	0,80	0 dB
B11	Mariastraat 6	116909,37	501510,05	0,00	3,20	7,64	0,80	0 dB
B11	Mariastraat 4-6	116919,44	501519,67	0,00	7,80	85,54	0,80	0 dB
B12	Mariastraat 2	116905,69	501526,50	0,00	2,20	18,70	0,80	0 dB
B12	Mariastraat 2	116919,66	501526,85	0,00	8,00	48,93	0,80	0 dB
B13	Dorpsstraat 248	116907,53	501552,13	0,00	3,80	274,21	0,80	0 dB
B13	Dorpsstraat 248	116919,21	501553,65	0,00	7,00	49,93	0,80	0 dB
B14	Dorpsstraat 244-246	116898,17	501551,47	0,00	7,30	64,97	0,80	0 dB
B14	Dorpsstraat 244-246	116901,49	501543,40	0,00	3,40	28,85	0,80	0 dB
B15	Dorpsstraat 240-242	116889,82	501540,97	0,00	3,80	16,41	0,80	0 dB
B15	Dorpsstraat 240-242	116884,45	501549,56	0,00	7,30	101,79	0,80	0 dB
B16	Dorpsstraat 238	116874,72	501548,55	0,00	8,00	72,08	0,80	0 dB
B16	Dorpsstraat 238	116884,26	501537,73	0,00	2,80	25,98	0,80	0 dB
B17	Dorpsstraat 236	116865,56	501545,52	0,00	6,30	63,57	0,80	0 dB
B18	Dorpsstraat 232-234	116848,58	501546,06	0,00	8,60	118,68	0,80	0 dB
B18	Dorpsstraat 232-234	116860,87	501530,00	0,00	3,00	62,64	0,80	0 dB
B19	Schuur	116889,13	501534,42	0,00	3,80	84,59	0,80	0 dB
B20	Schuur	116871,45	501529,61	0,00	3,00	306,23	0,80	0 dB
B21	Dorpsstraat 230	116839,60	501544,97	0,00	8,00	83,78	0,80	0 dB
B21	Dorpsstraat 230	116841,02	501532,51	0,00	2,00	39,74	0,80	0 dB
B22	Dorpsstraat 228	116827,89	501536,46	0,00	2,80	33,04	0,80	0 dB
B22	Dorpsstraat 228	116828,62	501543,89	0,00	8,60	51,17	0,80	0 dB
B23	Dorpsstraat 226	116811,16	501532,77	0,00	9,40	201,25	0,80	0 dB
B24	Dorpsstraat 222-224	116792,94	501540,37	0,00	6,20	131,79	0,80	0 dB
B25	Dorpsstraat 220	116781,35	501533,62	0,00	2,60	5,23	0,80	0 dB
B25	Dorpsstraat 220	116782,53	501539,08	0,00	5,40	77,36	0,80	0 dB
B26	Dorpsstraat 216	116773,08	501525,92	0,00	2,60	12,35	0,80	0 dB
B26	Dorpsstraat 216	116767,51	501537,78	0,00	6,40	92,87	0,80	0 dB
B27	Dorpsstraat 214	116756,74	501528,40	0,00	3,40	72,13	0,80	0 dB
B27	Dorpsstraat 214	116745,06	501534,39	0,00	8,60	80,63	0,80	0 dB
B28	Dorpsstraat 212	116732,92	501517,64	0,00	2,40	22,76	0,80	0 dB
B28	Dorpsstraat 212	116732,13	501533,48	0,00	7,00	69,73	0,80	0 dB

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. 1k	Cp
B29	Dorpsstraat 206	116720,07	501477,94	0,00	10,00	572,24	0,80	0 dB
B29	Dorpsstraat 206	116727,73	501469,46	0,00	4,00	210,10	0,80	0 dB
B29	Dorpsstraat 206A	116737,23	501489,12	0,00	7,00	63,28	0,80	0 dB
B40	De Voorhoede 57	116692,91	501444,28	0,00	2,60	17,42	0,80	0 dB
B40	De Voorhoede 57	116684,13	501448,53	0,00	10,30	69,80	0,80	0 dB
B41	De Voorhoede 65	116689,72	501383,80	0,00	2,80	40,01	0,80	0 dB
B41	De Voorhoede 65	116678,55	501386,10	0,00	2,80	18,70	0,80	0 dB
B41	De Voorhoede 59	116676,45	501418,59	0,00	2,80	17,49	0,80	0 dB
B41	De Voorhoede 61-63	116677,33	501403,83	0,00	2,80	37,60	0,80	0 dB
B42	De Voorhoede 59-61	116678,47	501403,81	0,00	6,00	104,09	0,80	0 dB
B42	De Voorhoede 63-65	116670,74	501385,52	0,00	6,00	105,50	0,80	0 dB
B42	De Voorhoede 63-65	116670,74	501385,52	0,00	3,20	166,07	0,80	0 dB
B42	De Voorhoede 59-61	116683,57	501404,14	0,00	3,20	154,30	0,80	0 dB
B42	Clubgebouw WSV 1930	116700,85	501244,35	0,00	8,50	1620,84	0,80	0 dB
B44	De Achterhoede 30	116687,32	501114,25	0,00	3,40	19,90	0,80	0 dB
B44	De Achterhoede 30	116684,48	501111,04	0,00	5,80	81,57	0,80	0 dB
B45	De Achterhoede 28	116685,63	501092,30	0,00	5,80	80,97	0,80	0 dB
B45	De Achterhoede 28	116694,49	501099,55	0,00	3,40	19,18	0,80	0 dB
B46	De Voorhoede 2-52	116581,54	501397,32	0,00	11,70	1036,11	0,80	0 dB
B47	De Achterhoede 37-39	116656,43	501109,02	0,00	10,30	141,56	0,80	0 dB
B47	De Achterhoede 37-39	116641,23	501111,06	0,00	3,50	159,48	0,80	0 dB
B48	De Achterhoede 1-3	116611,73	501107,75	0,00	3,10	16,45	0,80	0 dB
B48	De Achterhoede 1-3	116599,32	501107,08	0,00	10,30	108,79	0,80	0 dB
B49	Wezenland 206-216	116519,26	501099,41	0,00	8,60	271,64	0,80	0 dB
B49	Wezenland 206	116514,89	501106,69	0,00	4,00	41,77	0,80	0 dB
B49	Wezenland 208	116525,55	501096,83	0,00	3,00	14,84	0,80	0 dB
B49	Wezenland 214-216	116544,13	501096,96	0,00	3,00	19,90	0,80	0 dB
B49	Wezenland 216	116554,45	501109,03	0,00	6,30	19,07	0,80	0 dB
B50	Wezenland 205-207	116498,49	501146,13	0,00	3,00	35,05	0,80	0 dB
B50	Wezenland 201	116483,01	501138,43	0,00	3,00	24,73	0,80	0 dB
B50	Wezenland 201-217	116534,47	501134,06	0,00	8,60	412,28	0,80	0 dB
B50	Wezenland 217	116535,87	501142,21	0,00	3,00	28,30	0,80	0 dB
B50	Wezenland 213-215	116525,06	501147,62	0,00	3,00	29,91	0,80	0 dB
B50	Wezenland 209-211	116517,35	501144,37	0,00	3,00	26,99	0,80	0 dB
B50	Wezenland 201-203	116487,81	501145,52	0,00	3,00	31,50	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 36	116513,75	501204,15	0,00	3,20	24,74	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 38-40	116514,31	501195,68	0,00	3,20	30,48	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 42-44	116518,01	501185,07	0,00	3,20	16,15	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 46-52	116523,29	501155,80	0,00	3,20	82,70	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 36-52	116531,42	501156,26	0,00	8,80	409,28	0,80	0 dB
B52	Roze Ven 26-34	116528,71	501207,69	0,00	9,00	261,91	0,80	0 dB
B52	Roze Ven 26	116515,77	501233,97	0,00	2,60	4,57	0,80	0 dB
B52	Roze Ven 28-30	116515,92	501225,83	0,00	2,60	14,20	0,80	0 dB
B52	Roze Ven 32-34	116516,69	501214,94	0,00	2,60	13,90	0,80	0 dB

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. 1k	Cp
B01	Clubgebouw	116775,78	501299,69	0,00	5,00	318,43	0,80	0 dB
B02	Schuur	116899,49	501380,13	0,00	2,30	22,56	0,80	0 dB
B02	Mariastraat 36-40	116900,34	501393,67	0,00	3,00	39,67	0,80	0 dB
B02	Mariahoeve 40-42	116900,59	501383,31	0,00	3,00	37,00	0,80	0 dB
B02	Mariastraat 36-42	116920,05	501375,89	0,00	8,90	189,30	0,80	0 dB
B03	Schuur	116902,22	501400,48	0,00	3,00	16,27	0,80	0 dB
B03	Mariastraat 34	116907,33	501400,04	0,00	3,00	10,40	0,80	0 dB
B03	Mariastraat 34	116911,55	501403,98	0,00	8,60	49,62	0,80	0 dB
B04	Mariastraat 32	116906,90	501408,10	0,00	3,00	13,88	0,80	0 dB
B04	Mariastraat 32	116919,75	501405,17	0,00	8,60	57,01	0,80	0 dB
B05	Mariastraat 28	116905,70	501424,48	0,00	3,00	15,41	0,80	0 dB
B05	Mariastraat 26	116904,44	501429,52	0,00	3,00	14,46	0,80	0 dB
B05	Mariastraat 26-30	116909,93	501429,62	0,00	9,80	161,32	0,80	0 dB
B05	Mariastraat 30	116905,71	501415,20	0,00	3,00	12,45	0,80	0 dB
B06	Mariastraat 24B	116912,88	501430,83	0,00	2,60	22,90	0,80	0 dB
B06	Mariastraat 24A-B	116910,53	501446,02	0,00	8,20	103,57	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 20	116906,54	501465,14	0,00	2,60	10,26	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 24	116920,16	501453,86	0,00	8,90	53,19	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 22	116906,69	501459,99	0,00	2,60	13,31	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 20-22	116919,60	501465,35	0,00	7,90	104,46	0,80	0 dB
B07	Mariastraat 24	116910,85	501448,30	0,00	2,60	22,82	0,80	0 dB
B08	Mariastraat 18	116905,80	501470,11	0,00	3,70	22,44	0,80	0 dB
B08	Mariastraat 18	116911,60	501472,49	0,00	7,90	48,76	0,80	0 dB
B09	Mariastraat 16	116912,23	501476,18	0,00	4,00	22,44	0,80	0 dB
B09	Mariastraat 16	116919,90	501479,41	0,00	7,60	46,52	0,80	0 dB
B10	Mariastraat 8-10	116905,10	501501,81	0,00	2,60	31,34	0,80	0 dB
B10	Mariastraat 12-14	116903,31	501489,43	0,00	2,60	42,39	0,80	0 dB
B10	Mariastraat 8-14	116920,00	501505,66	0,00	8,70	201,24	0,80	0 dB
B11	Mariastraat 4	116908,26	501519,50	0,00	3,20	20,53	0,80	0 dB
B11	Mariastraat 6	116909,37	501510,05	0,00	3,20	7,64	0,80	0 dB
B11	Mariastraat 4-6	116919,44	501519,67	0,00	7,80	85,54	0,80	0 dB
B12	Mariastraat 2	116905,69	501526,50	0,00	2,20	18,70	0,80	0 dB
B12	Mariastraat 2	116919,66	501526,85	0,00	8,00	48,93	0,80	0 dB
B13	Dorpsstraat 248	116907,53	501552,13	0,00	3,80	274,21	0,80	0 dB
B13	Dorpsstraat 248	116919,21	501553,65	0,00	7,00	49,93	0,80	0 dB
B14	Dorpsstraat 244-246	116898,17	501551,47	0,00	7,30	64,97	0,80	0 dB
B14	Dorpsstraat 244-246	116901,49	501543,40	0,00	3,40	28,85	0,80	0 dB
B15	Dorpsstraat 240-242	116889,82	501540,97	0,00	3,80	16,41	0,80	0 dB
B15	Dorpsstraat 240-242	116884,45	501549,56	0,00	7,30	101,79	0,80	0 dB
B16	Dorpsstraat 238	116884,26	501537,73	0,00	2,80	25,98	0,80	0 dB
B16	Dorpsstraat 238	116874,72	501548,55	0,00	8,00	72,08	0,80	0 dB
B17	Dorpsstraat 236	116865,56	501545,52	0,00	6,30	63,57	0,80	0 dB
B18	Dorpsstraat 232-234	116860,87	501530,00	0,00	3,00	62,64	0,80	0 dB
B18	Dorpsstraat 232-234	116848,58	501546,06	0,00	8,60	118,68	0,80	0 dB
B19	Schuur	116889,13	501534,42	0,00	3,80	84,59	0,80	0 dB
B20	Schuur	116871,45	501529,61	0,00	3,00	306,23	0,80	0 dB
B21	Dorpsstraat 230	116839,60	501544,97	0,00	8,00	83,78	0,80	0 dB
B21	Dorpsstraat 230	116841,02	501532,51	0,00	2,00	39,74	0,80	0 dB
B22	Dorpsstraat 228	116827,89	501536,46	0,00	2,80	33,04	0,80	0 dB
B22	Dorpsstraat 228	116828,62	501543,89	0,00	8,60	51,17	0,80	0 dB
B23	Dorpsstraat 226	116811,16	501532,77	0,00	9,40	201,25	0,80	0 dB
B24	Dorpsstraat 222-224	116792,94	501540,37	0,00	6,20	131,79	0,80	0 dB
B25	Dorpsstraat 220	116782,53	501539,08	0,00	5,40	77,36	0,80	0 dB
B25	Dorpsstraat 220	116781,35	501533,62	0,00	2,60	5,23	0,80	0 dB
B26	Dorpsstraat 216	116773,08	501525,92	0,00	2,60	12,35	0,80	0 dB
B26	Dorpsstraat 216	116767,51	501537,78	0,00	6,40	92,87	0,80	0 dB
B27	Dorpsstraat 214	116756,74	501528,40	0,00	3,40	72,13	0,80	0 dB
B27	Dorpsstraat 214	116745,06	501534,39	0,00	8,60	80,63	0,80	0 dB
B28	Dorpsstraat 212	116732,92	501517,64	0,00	2,40	22,76	0,80	0 dB
B28	Dorpsstraat 212	116732,13	501533,48	0,00	7,00	69,73	0,80	0 dB

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. 1k	Cp
B29	Dorpsstraat 206	116720,07	501477,94	0,00	10,00	572,24	0,80	0 dB
B29	Dorpsstraat 206	116727,73	501469,46	0,00	4,00	210,10	0,80	0 dB
B29	Dorpsstraat 206A	116737,23	501489,12	0,00	7,00	63,28	0,80	0 dB
B40	De Voorhoede 57	116692,91	501444,28	0,00	2,60	17,42	0,80	0 dB
B40	De Voorhoede 57	116684,13	501448,53	0,00	10,30	69,80	0,80	0 dB
B41	De Voorhoede 65	116678,55	501386,10	0,00	2,80	18,70	0,80	0 dB
B41	De Voorhoede 65	116689,72	501383,80	0,00	2,80	40,01	0,80	0 dB
B41	De Voorhoede 59	116676,45	501418,59	0,00	2,80	17,49	0,80	0 dB
B41	De Voorhoede 61-63	116677,33	501403,83	0,00	2,80	37,60	0,80	0 dB
B42	De Voorhoede 63-65	116670,74	501385,52	0,00	6,00	105,50	0,80	0 dB
B42	De Voorhoede 59-61	116678,47	501403,81	0,00	6,00	104,09	0,80	0 dB
B42	De Voorhoede 63-65	116670,74	501385,52	0,00	3,20	166,07	0,80	0 dB
B42	De Voorhoede 59-61	116683,57	501404,14	0,00	3,20	154,30	0,80	0 dB
B42	Clubgebouw WSV 1930	116700,85	501244,35	0,00	8,50	1620,84	0,80	0 dB
B44	De Achterhoede 30	116684,48	501111,04	0,00	5,80	81,57	0,80	0 dB
B44	De Achterhoede 30	116687,32	501114,25	0,00	3,40	19,90	0,80	0 dB
B45	De Achterhoede 28	116685,63	501092,30	0,00	5,80	80,97	0,80	0 dB
B45	De Achterhoede 28	116694,49	501099,55	0,00	3,40	19,18	0,80	0 dB
B46	De Voorhoede 2-52	116581,54	501397,32	0,00	11,70	1036,11	0,80	0 dB
B47	De Achterhoede 37-39	116656,43	501109,02	0,00	10,30	141,56	0,80	0 dB
B47	De Achterhoede 37-39	116641,23	501111,06	0,00	3,50	159,48	0,80	0 dB
B48	De Achterhoede 1-3	116611,73	501107,75	0,00	3,10	16,45	0,80	0 dB
B48	De Achterhoede 1-3	116599,32	501107,08	0,00	10,30	108,79	0,80	0 dB
B49	Wezenland 216	116554,45	501109,03	0,00	6,30	19,07	0,80	0 dB
B49	Wezenland 206-216	116519,26	501099,41	0,00	8,60	271,64	0,80	0 dB
B49	Wezenland 206	116514,89	501106,69	0,00	4,00	41,77	0,80	0 dB
B49	Wezenland 214-216	116544,13	501096,96	0,00	3,00	19,90	0,80	0 dB
B49	Wezenland 208	116525,55	501096,83	0,00	3,00	14,84	0,80	0 dB
B50	Wezenland 201	116483,01	501138,43	0,00	3,00	24,73	0,80	0 dB
B50	Wezenland 205-207	116498,49	501146,13	0,00	3,00	35,05	0,80	0 dB
B50	Wezenland 213-215	116525,06	501147,62	0,00	3,00	29,91	0,80	0 dB
B50	Wezenland 217	116535,87	501142,21	0,00	3,00	28,30	0,80	0 dB
B50	Wezenland 201-217	116534,47	501134,06	0,00	8,60	412,28	0,80	0 dB
B50	Wezenland 201-203	116487,81	501145,52	0,00	3,00	31,50	0,80	0 dB
B50	Wezenland 209-211	116517,35	501144,37	0,00	3,00	26,99	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 36	116513,75	501204,15	0,00	3,20	24,74	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 42-44	116518,01	501185,07	0,00	3,20	16,15	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 46-52	116523,29	501155,80	0,00	3,20	82,70	0,80	0 dB
B51	Rozé Ven 36-52	116531,42	501156,26	0,00	8,80	409,28	0,80	0 dB
B51	Roze Ven 38-40	116514,31	501195,68	0,00	3,20	30,48	0,80	0 dB
B52	Roze Ven 32-34	116516,69	501214,94	0,00	2,60	13,90	0,80	0 dB
B52	Roze Ven 26-34	116528,71	501207,69	0,00	9,00	261,91	0,80	0 dB
B52	Roze Ven 26	116515,77	501233,97	0,00	2,60	4,57	0,80	0 dB
B52	Roze Ven 28-30	116515,92	501225,83	0,00	2,60	14,20	0,80	0 dB

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	M-1	H-1	Lengte	Refl.L 1k	Refl.R 1k	Cp
01	Padelscherm	116800,57	501221,27	0,00	3,00	18,32	0,80	0,80	0 dB
02	Padelscherm	116787,04	501245,07	0,00	3,00	18,34	0,80	0,80	0 dB
03	Padelscherm	116787,73	501231,03	0,00	3,00	18,34	0,80	0,80	0 dB
04	Padelscherm	116799,87	501235,30	0,00	3,00	18,32	0,80	0,80	0 dB
05	Padelscherm	116801,77	501193,29	0,00	3,00	18,39	0,80	0,80	0 dB
06	Padelscherm	116788,24	501217,13	0,00	3,00	18,36	0,80	0,80	0 dB
07	Padelscherm	116801,01	501207,28	0,00	3,00	18,39	0,80	0,80	0 dB
08	Padelscherm	116788,97	501203,09	0,00	3,00	18,35	0,80	0,80	0 dB

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
01	Gras	116811,73	501448,18	36894,24	1,00
02	Gras	116762,89	501492,66	14497,11	1,00
12	Voetbalvelden	116702,74	501365,52	18653,29	1,00
13	Gras	116542,59	501243,72	2048,39	1,00
14	Voetbalveld	116593,18	501197,77	8660,94	1,00
15	Voetbalveld	116665,13	501205,85	456,82	1,00
16	Voetbalveld	116578,02	501242,62	786,60	1,00
18	Gras	116725,05	501379,68	470,32	1,00
23	Gras	116743,38	501031,81	3393,51	1,00
24	Gras	116758,42	501492,71	645,01	1,00

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
01	Gras	116811,73	501448,18	36894,24	1,00
02	Gras	116760,52	501430,09	1791,48	1,00
03	Gras	116764,93	501397,97	62,80	1,00
04	Gras	116786,66	501387,31	63,80	1,00
05	Gras	116778,88	501382,15	65,11	1,00
06	Gras	116755,20	501397,29	41,00	1,00
07	Gras	116754,22	501433,93	1479,48	1,00
08	Gras	116767,01	501356,46	64,98	1,00
09	Gras	116788,62	501345,95	63,38	1,00
10	Gras	116780,47	501340,55	62,32	1,00
11	Gras	116768,62	501315,13	196,01	1,00
12	Voetbalvelden	116702,74	501365,52	18653,29	1,00
13	Gras	116542,59	501243,72	2048,39	1,00
14	Voetbalveld	116593,18	501197,77	8660,94	1,00
15	Voetbalveld	116665,13	501205,85	456,82	1,00
16	Voetbalveld	116578,02	501242,62	786,60	1,00
17	Gras	116779,20	501247,87	2909,60	1,00
18	Gras	116725,05	501379,68	470,32	1,00
19	Gras	116804,93	501203,65	21,54	1,00
20	Gras	116804,24	501217,80	20,81	1,00
21	Gras	116803,69	501231,74	21,63	1,00
22	Gras	116816,20	501031,46	8671,78	1,00
23	Gras	116743,38	501031,81	3393,51	1,00
24	Gras	116758,42	501492,71	645,01	1,00

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte A	Gevel
SG01	Toetspunt 50 m in stiltegebied	116855,39	501443,43	0,00	1,50	Ja
SG02	Toetspunt 50 m in stiltegebied	116859,39	501341,29	0,00	1,50	Ja
SG03	Toetspunt 50 m in stiltegebied	116863,29	501208,16	0,00	1,50	Ja
SG04	Toetspunt 50 m in stiltegebied	116790,09	501124,50	0,00	1,50	Ja

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (training) - 241001
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: WSV-1930
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	28,9	33,6	--	28,8
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	29,7	34,5	--	29,7
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	29,5	34,6	--	29,7
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	31,7	37,8	--	32,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: WSV-1930
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	38,3	40,1	--	37,0
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	39,2	41,0	--	38,0
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	39,1	40,9	--	37,8
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	41,5	43,3	--	40,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nova Zembla/Boules
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	28,7	31,4	--	27,8
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	26,6	28,5	--	25,4
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	24,1	25,5	--	22,8
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	22,2	23,7	--	20,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (training) - 241001
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	31,8	35,6	--	31,4
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	31,4	35,5	--	31,1
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	30,6	35,1	--	30,5
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	32,1	38,0	--	32,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	38,7	40,6	--	37,5
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	39,4	41,2	--	38,2
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	39,2	41,0	--	38,0
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	41,6	43,4	--	40,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tennispark Wormer
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	42,9	43,2	--	41,2
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	44,4	44,7	--	42,7
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	45,4	45,8	--	43,8
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	45,5	45,9	--	43,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: WSV-1930
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	38,4	40,2	--	37,2
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	38,7	40,4	--	37,4
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	38,9	40,7	--	37,6
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	41,5	43,3	--	40,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	44,2	45,0	--	42,7
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	45,4	46,1	--	43,8
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	46,3	47,0	--	44,7
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	47,0	47,8	--	45,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG01_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: Tennispark Wormer
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	42,9	43,2	--	41,2
Groep	Tennis en padel	0,00	42,8	43,1	--	41,1
Groep	Directe hinder	0,00	28,0	28,2	--	26,3
Groep	Terras	0,00	13,7	14,6	--	12,2
Groep	Toeschouwers	0,00	11,9	12,3	--	10,2
Groep	Muziek	0,00	9,3	9,3	--	7,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG02_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: Tennispark Wormer
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	44,4	44,7	--	42,7
Groep	Tennis en padel	0,00	44,3	44,6	--	42,7
Groep	Directe hinder	0,00	22,4	22,6	--	20,7
Groep	Toeschouwers	0,00	12,0	12,4	--	10,3
Groep	Terras	0,00	8,4	9,3	--	6,9
Groep	Muziek	0,00	6,5	6,5	--	4,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG03_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: Tennispark Wormer
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	45,4	45,8	--	43,8
Groep	Tennis en padel	0,00	45,4	45,8	--	43,8
Groep	Directe hinder	0,00	20,9	20,1	--	18,9
Groep	Terras	0,00	17,8	18,7	--	16,3
Groep	Muziek	0,00	17,7	17,7	--	15,9
Groep	Toeschouwers	0,00	8,5	8,9	--	6,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- 230811
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG04_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: Tennispark Wormer
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	45,5	45,9	--	43,8
Groep	Tennis en padel	0,00	45,5	45,8	--	43,8
Groep	Directe hinder	0,00	22,9	22,6	--	21,1
Groep	Terras	0,00	16,7	17,6	--	15,2
Groep	Muziek	0,00	16,6	16,6	--	14,9
Groep	Toeschouwers	0,00	12,2	12,6	--	10,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	M-1	H-1	Lengte	Refl.L 1k	Refl.R 1k	Cp
01	Padelscherm	116800,57	501221,27	0,00	3,00	18,32	0,80	0,80	0 dB
02	Padelscherm	116787,04	501245,07	0,00	3,00	18,34	0,80	0,80	0 dB
03	Padelscherm	116787,73	501231,03	0,00	3,00	18,34	0,80	0,80	0 dB
04	Padelscherm	116799,87	501235,30	0,00	3,00	18,32	0,80	0,80	0 dB
05	Padelscherm	116801,77	501193,29	0,00	3,00	18,39	0,80	0,80	0 dB
06	Padelscherm	116788,24	501217,13	0,00	3,00	18,36	0,80	0,80	0 dB
07	Padelscherm	116801,01	501207,28	0,00	3,00	18,39	0,80	0,80	0 dB
08	Padelscherm	116788,97	501203,09	0,00	3,00	18,35	0,80	0,80	0 dB
09	Geluidscherm	116799,78	501429,15	0,00	5,00	289,20	0,80	0,80	0 dB

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG01_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	42,7	43,6	--	41,2
Groep	Tennispark Wormer	0,00	40,7	41,0	--	39,0
Groep	WSV-1930	0,00	38,3	40,1	--	37,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG02_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	42,8	43,7	--	41,3
Groep	Tennispark Wormer	0,00	40,9	41,1	--	39,2
Groep	WSV-1930	0,00	38,5	40,2	--	37,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG03_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	44,9	45,7	--	43,3
Groep	Tennispark Wormer	0,00	43,7	44,1	--	42,0
Groep	WSV-1930	0,00	38,7	40,5	--	37,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG04_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	44,7	45,8	--	43,2
Groep	WSV-1930	0,00	41,5	43,3	--	40,3
Groep	Tennispark Wormer	0,00	41,8	42,2	--	40,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG01_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	41,5	42,5	--	40,0
Groep	Tennispark Wormer	0,00	39,0	39,3	--	37,3
Groep	WSV-1930	0,00	38,0	39,7	--	36,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG02_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	39,6	40,7	--	38,2
Groep	WSV-1930	0,00	36,6	38,3	--	35,3
Groep	Tennispark Wormer	0,00	36,7	37,0	--	35,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG03_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	41,5	42,5	--	40,0
Groep	Tennispark Wormer	0,00	39,7	40,0	--	38,0
Groep	WSV-1930	0,00	37,0	38,8	--	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG04_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	43,1	44,5	--	41,7
Groep	WSV-1930	0,00	41,5	43,3	--	40,3
Groep	Tennispark Wormer	0,00	38,0	38,3	--	36,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG01_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	39,3	40,3	--	37,8
Groep	Tennispark Wormer	0,00	36,9	37,1	--	35,2
Groep	WSV-1930	0,00	35,7	37,5	--	34,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG02_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	36,7	37,7	--	35,2
Groep	Tennispark Wormer	0,00	34,5	34,8	--	32,8
Groep	WSV-1930	0,00	32,7	34,5	--	31,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG03_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	38,6	39,4	--	37,1
Groep	Tennispark Wormer	0,00	37,0	37,4	--	35,4
Groep	WSV-1930	0,00	33,4	35,2	--	32,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Geluidscherm] 241015
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG04_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	42,6	44,1	--	41,2
Groep	WSV-1930	0,00	41,5	43,3	--	40,3
Groep	Tennispark Wormer	0,00	36,0	36,4	--	34,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Gereduceerde bedrijfssituatie] 241023
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Oppervlak
100	Padelbaan	0,00	1,60	51,75	62,75	72,75	79,75	84,75	87,75	82,75	77,75	63,75	91,00	8,7939	3,1993	–	205,37
101	Padelbaan	0,00	1,60	51,75	62,75	72,75	79,75	84,75	87,75	82,75	77,75	63,75	91,00	8,7939	3,1993	–	206,04
102	Padelbaan	0,00	1,60	51,75	62,75	72,75	79,75	84,75	87,75	82,75	77,75	63,75	91,00	8,7939	3,1993	–	205,37
103	Padelbaan	0,00	1,60	51,75	62,75	72,75	79,75	84,75	87,75	82,75	77,75	63,75	91,00	8,7939	3,1993	–	205,37
104	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
105	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
106	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
107	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
108	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
109	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
110	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
111	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	270,41
114	Tennisbaan (kinder)	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	3,0004	–	–	64,74
115	Terras (dag)	0,00	0,00	0,00	0,00	60,01	68,01	75,01	72,01	68,01	64,01	0,00	78,04	10,9946	–	–	215,97
116	Terras (avond)	0,00	0,00	0,00	0,00	60,52	68,52	75,52	72,52	68,52	64,52	0,00	78,55	–	4,0000	–	215,97

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Gereduceerde bedrijfssituatie] 241023
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	43,4	44,2	–	41,8
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	45,0	45,7	–	43,5
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	46,3	46,9	–	44,7
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	46,9	47,8	–	45,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

SPA WNP ingenieurs

Prognose halniveau (Sabine)

PROJECT : Tennis- en padelvereniging Wormer

Omschrijving hal:	Padelhal op eigen terrein	
Lengte	62	m
Breedte	26	m
Hoogte	5	m
Volume hal:	8060	m^3

Padelspel in hal			
Padelspel	91,0	dB(A)	
dB-correctie 4 banen	6,0	dB(A)	
Totaal bronvermogen:	97,0	dB(A)	100%

Gevel / vloer / dak	Oppervlak S in m2	alfa	A = S*alfa
totaal wanden O+W	620,0	0,15	93,0
totaal wanden N+Z	260,0	0,15	39,0
totaal vloer	1612,0	0,15	241,8
totaal dak	1612,0	0,15	241,8
TOTAAL	**4104,0**		**615,6**

Lphal = 75,2 dB(A)
Nagalmtijd = 2,2 s indicatief

alfa indicatief: hard: 0,15
zacht: 0,80

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Bronvermogen	51,8	62,8	72,8	79,8	84,8	87,8	82,8	77,8	63,8	91,0
Halniveau	35,9	46,9	56,9	63,9	68,9	71,9	66,9	61,9	47,9	75,2

SPA WNP ingenieurs

Prognose halniveau (Sabine)

PROJECT : Tennis- en padelvereniging Wormer

Omschrijving hal:	Padelhal op terrein WSV 1930	
Lengte	47	m
Breedte	22	m
Hoogte	5	m
Volume hal:	5170	m^3

Padelspel in hal			
Padelspel	91,0	dB(A)	
dB-correctie 3 banen	4,8	dB(A)	
Totaal bronvermogen:	95,8	dB(A)	100%

Gevel / vloer / dak	Oppervlak S in m2	alfa	A = S*alfa
totaal wanden O+W	220,0	0,15	33,0
totaal wanden N+Z	470,0	0,15	70,5
totaal vloer	1034,0	0,15	155,1
totaal dak	1034,0	0,15	155,1
TOTAAL	**2758,0**		**413,7**

Lphal = 75,6 dB(A)

Nagalmtijd = 2,1 s indicatief

alfa indicatief: hard: 0,15
zacht: 0,80

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Bronvermogen	51,8	62,8	72,8	79,8	84,8	87,8	82,8	77,8	63,8	91,0
Halniveau	36,4	47,4	57,4	64,4	69,4	72,4	67,4	62,4	48,4	75,6

SPA WNP ingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Tennis- en padelvereniging Wormer

Bronnaar : Padelhal (noordzijde/zuidzijde)
Bronnr(s). : 21 & 23

	PARTIELE GELUIDISOLATIES					
FREQ.	1	2	3	4	5	Rs
31	10,0					10,0
63	16,0					16,0
125	22,0					22,0
250	26,0					26,0
500	29,0					29,0
1000	28,0					28,0
2000	28,0					28,0
4000	49,0					49,0
8000	49,0					49,0

NR	OPP(m2	CODE	MATERIAAL
1	128,0	IG20	Sandwichpaneel, steenwol 60 mm, RockPro WF60.1150
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 128,0 m^2

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L_p (A-gew)	35,9	46,9	56,9	63,9	68,9	71,9	66,9	61,9	47,9	75,2
10 lg S	21,1	21,1	21,1	21,1	21,1	21,1	21,1	21,1	21,1	
R_s	10,0	16,0	22,0	26,0	29,0	28,0	28,0	49,0	49,0	
C_d	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L_w (A-gew)	42,0	47,0	51,0	54,0	56,0	60,0	55,0	29,0	15,0	63,3

Openingshoek geluidsbron in model (t.o.v. 360°): 360 °

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
$L_{w,rekenmodel}$	**42,0**	**47,0**	**51,0**	**54,0**	**56,0**	**60,0**	**55,0**	**29,0**	**15,0**	**63,3**

SPA WNP INGENIEURS

2300153
Bijlage 10.4

SPA WNP ingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Tennis- en padelvereniging Wormer

Bronnaar : Padelhal (oostzijde/westzijde)
Bronnr(s). : 22 & 24

	PARTIELE GELUIDISOLATIES					
FREQ.	1	2	3	4	5	Rs
31	10,0					10,0
63	16,0					16,0
125	22,0					22,0
250	26,0					26,0
500	29,0					29,0
1000	28,0					28,0
2000	28,0					28,0
4000	49,0					49,0
8000	49,0					49,0

NR	OPP(m2	CODE	MATERIAAL
1	308,0	IG20	Sandwichpaneel, steenwol 60 mm, RockPro WF60.1150
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 308,0 m^2

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L_p (A-gew)	35,9	46,9	56,9	63,9	68,9	71,9	66,9	61,9	47,9	75,2
10 lg S	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	
R_s	10,0	16,0	22,0	26,0	29,0	28,0	28,0	49,0	49,0	
C_d	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L_w (A-gew)	45,8	50,8	54,8	57,8	59,8	63,8	58,8	32,8	18,8	67,1

Openingshoek geluidsbron in model (t.o.v. 360°): 360 °

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
$L_{w,rekenmodel}$	**45,8**	**50,8**	**54,8**	**57,8**	**59,8**	**63,8**	**58,8**	**32,8**	**18,8**	**67,1**

SPA WNP ingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Tennis- en padelvereniging Wormer

Bronnaar : Padelhal (dak)
Bronnr(s). : 25

	PARTIELE GELUIDISOLATIES					
FREQ.	1	2	3	4	5	Rs
31	10,0					10,0
63	16,0					16,0
125	22,0					22,0
250	26,0					26,0
500	29,0					29,0
1000	28,0					28,0
2000	28,0					28,0
4000	49,0					49,0
8000	49,0					49,0

NR	OPP(m2	CODE	MATERIAAL
1	1577,0	IG20	Sandwichpaneel, steenwol 60 mm, RockPro WF60.1150
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 1577,0 m^2

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L_p (A-gew)	35,9	46,9	56,9	63,9	68,9	71,9	66,9	61,9	47,9	75,2
10 lg S	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0	
R_s	10,0	16,0	22,0	26,0	29,0	28,0	28,0	49,0	49,0	
C_d	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L_w (A-gew)	52,9	57,9	61,9	64,9	66,9	70,9	65,9	39,9	25,9	74,2

Openingshoek geluidsbron in model (t.o.v. 360°): 360 °

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
$L_{w,rekenmodel}$	**52,9**	**57,9**	**61,9**	**64,9**	**66,9**	**70,9**	**65,9**	**39,9**	**25,9**	**74,2**

SPA WNP ingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Tennis- en padelvereniging Wormer

Bronnaar : Padelhal (noordzijde/zuidzijde) op terrein WSV 1930
Bronnr(s). : 26 & 28

	PARTIELE GELUIDISOLATIES					
FREQ.	1	2	3	4	5	Rs
31	10,0					10,0
63	16,0					16,0
125	22,0					22,0
250	26,0					26,0
500	29,0					29,0
1000	28,0					28,0
2000	28,0					28,0
4000	49,0					49,0
8000	49,0					49,0

NR	OPP(m2	CODE	MATERIAAL
1	235,0	IG20	Sandwichpaneel, steenwol 60 mm, RockPro WF60.1150
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 235,0 m^2

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L_p (A-gew)	36,4	47,4	57,4	64,4	69,4	72,4	67,4	62,4	48,4	75,6
10 lg S	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	
R_s	10,0	16,0	22,0	26,0	29,0	28,0	28,0	49,0	49,0	
C_d	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L_w (A-gew)	45,1	50,1	54,1	57,1	59,1	63,1	58,1	32,1	18,1	66,4

Openingshoek geluidsbron in model (t.o.v. 360°): 360 °

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
$L_{w,rekenmodel}$	**45,1**	**50,1**	**54,1**	**57,1**	**59,1**	**63,1**	**58,1**	**32,1**	**18,1**	**66,4**

SPA WNP ingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Tennis- en padelvereniging Wormer

Bronnaar : Padelhal (oostzijde/westzijde) op terrein WSV 1930
Bronnr(s). : 27 & 29

	PARTIELE GELUIDISOLATIES					
FREQ.	1	2	3	4	5	Rs
31	10,0					10,0
63	16,0					16,0
125	22,0					22,0
250	26,0					26,0
500	29,0					29,0
1000	28,0					28,0
2000	28,0					28,0
4000	49,0					49,0
8000	49,0					49,0

NR	OPP(m2	CODE	MATERIAAL
1	110,0	IG20	Sandwichpaneel, steenwol 60 mm, RockPro WF60.1150
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 110,0 m^2

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L_p (A-gew)	36,4	47,4	57,4	64,4	69,4	72,4	67,4	62,4	48,4	75,6
10 lg S	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	
R_s	10,0	16,0	22,0	26,0	29,0	28,0	28,0	49,0	49,0	
C_d	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L_w (A-gew)	41,8	46,8	50,8	53,8	55,8	59,8	54,8	28,8	14,8	63,1

Openingshoek geluidsbron in model (t.o.v. 360°): 360 °

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
$L_{w,rekenmodel}$	**41,8**	**46,8**	**50,8**	**53,8**	**55,8**	**59,8**	**54,8**	**28,8**	**14,8**	**63,1**

SPA WNP ingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Tennis- en padelvereniging Wormer

Bronnaar : Padelhal (dak) op terrein WSV 1930
Bronnr(s). : 30

	PARTIELE GELUIDISOLATIES					
FREQ.	1	2	3	4	5	Rs
31	10,0					10,0
63	16,0					16,0
125	22,0					22,0
250	26,0					26,0
500	29,0					29,0
1000	28,0					28,0
2000	28,0					28,0
4000	49,0					49,0
8000	49,0					49,0

NR	OPP(m2	CODE	MATERIAAL
1	1034,0	IG20	Sandwichpaneel, steenwol 60 mm, RockPro WF60.1150
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 1034,0 m^2

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L_p (A-gew)	36,4	47,4	57,4	64,4	69,4	72,4	67,4	62,4	48,4	75,6
10 lg S	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	
R_s	10,0	16,0	22,0	26,0	29,0	28,0	28,0	49,0	49,0	
C_d	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L_w (A-gew)	51,5	56,5	60,5	63,5	65,5	69,5	64,5	38,5	24,5	72,9

Openingshoek geluidsbron in model (t.o.v. 360°): 360 °

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
$L_{w,rekenmodel}$	**51,5**	**56,5**	**60,5**	**63,5**	**65,5**	**69,5**	**64,5**	**38,5**	**24,5**	**72,9**

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Oppervlak
09	Jeu de boules baan	0,00	1,60	–	–	66,00	73,00	78,00	74,00	69,00	64,00	–	80,89	1,5003	2,5007	–	544,36
104	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
105	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
106	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
107	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
108	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
109	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
110	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
111	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
112	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
113	Tennisbaan	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	8,7939	3,1993	–	272,05
114	Tennisbaan (kinder)	0,00	1,60	43,90	58,90	68,90	71,90	77,90	79,90	76,90	71,90	64,90	84,00	3,0004	–	–	64,74
115	Terras (dag)	0,00	1,60	–	–	60,00	68,00	75,00	72,00	68,00	64,00	–	78,03	–	4,0000	–	594,26
116	Terras (avond)	0,00	1,60	–	–	60,52	68,52	75,52	72,52	68,52	64,52	–	78,55	–	4,0000	–	594,26
117	Terras jeu de boules (dag)	0,00	1,60	–	–	55,80	63,80	70,80	67,80	63,80	59,80	–	73,83	1,5003	–	–	68,15
118	Terras jeu de boules (avond)	0,00	1,60	–	–	57,00	65,00	72,00	69,00	65,00	61,00	–	75,03	–	2,5007	–	68,15

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	M-1	H-1	Lengte	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
01	PW's WSV 1930 (wedstrijden)	0,00	0,75	304,68	10	–	60,00	68,00	75,00	79,00	86,00	84,00	74,00	63,00	89,00	248	180	–
201	PW's Tennispark (West)	0,00	0,75	388,80	10	–	60,40	68,00	74,60	78,80	85,90	83,90	74,00	63,00	88,89	89	32	–
202	PW's Tennispark (Noord)	0,00	0,75	343,22	10	–	60,40	68,00	74,60	78,80	85,90	83,90	74,00	63,00	88,89	45	16	–
204	Rolcontainer	0,00	0,50	77,45	5	44,99	62,26	73,16	78,21	81,09	85,06	89,38	88,73	80,20	93,53	4	–	–

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Type	GeenRefl.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)
005	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
006	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
007	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
008	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
009	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
010	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
011	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
012	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
013	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
014	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
015	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
016	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
017	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
018	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001	–
019	Speaker	0,00	2,50	Normale puntbron	Nee	–	48,00	61,00	66,00	69,00	70,00	69,00	65,00	–	75,36	12,0000	4,0000	–
020	Speaker	0,00	2,50	Normale puntbron	Nee	–	48,00	61,00	66,00	69,00	70,00	69,00	65,00	–	75,36	12,0000	4,0000	–
21	Padelhal (noordzijde)	0,00	3,33	Uitstralende gevel	Ja	42,00	47,00	51,00	54,00	56,00	60,00	55,00	29,00	15,00	63,34	8,7939	3,1993	–
22	Padelhaal (oostzijde)	0,00	3,33	Uitstralende gevel	Ja	45,80	50,80	54,80	57,80	59,80	63,80	58,80	32,80	18,80	67,14	8,7939	3,1993	–
23	Padelhal (zuidzijde)	0,00	3,33	Uitstralende gevel	Ja	42,00	47,00	51,00	54,00	56,00	60,00	55,00	29,00	15,00	63,34	8,7939	3,1993	–
24	Padelhaal (westzijde)	0,00	3,33	Uitstralende gevel	Ja	45,80	50,80	54,80	57,80	59,80	63,80	58,80	32,80	18,80	67,14	8,7939	3,1993	–
25	Padelhal (dak)	5,00	0,10	Uitstralend dak	Nee	52,90	57,90	61,90	64,90	66,90	70,90	65,90	39,90	25,90	74,24	8,7939	3,1993	–
26	Luchtbehandelingskast	5,00	0,50	Normale puntbron	Nee	–	71,00	72,00	73,00	73,00	72,00	70,00	66,00	–	79,92	10,9946	4,0000	–

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. 1k	Cp
B01	Clubgebouw	116778,17	501287,40	0,00	5,00	433,06	0,80	0 dB
B53	Sporthal	116810,88	501190,60	0,00	5,00	1564,39	0,80	0 dB

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
02	Gras	116760,52	501430,09	1738,93	1,00
03	Gras	116764,93	501397,97	62,80	1,00
04	Gras	116786,66	501387,31	63,80	1,00
05	Gras	116778,88	501382,15	65,11	1,00
06	Gras	116755,20	501397,29	41,00	1,00
07	Gras	116754,22	501433,93	1497,75	1,00
08	Gras	116767,01	501356,46	64,98	1,00
09	Gras	116788,62	501345,95	63,38	1,00
10	Gras	116780,47	501340,55	62,32	1,00
11	Gras	116768,62	501315,13	226,00	1,00
17	Gras	116738,82	501248,78	2404,96	1,00
18	Gras	116725,05	501379,68	470,32	1,00
22	Gras	116816,20	501031,46	8671,78	1,00
23	Gras	116743,38	501031,81	3393,51	1,00
24	Gras	116758,42	501492,71	645,01	1,00

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG01_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	43,7	44,5	--	42,1
Groep	Tennispark Wormer	0,00	42,1	42,5	--	40,5
Groep	WSV-1930	0,00	38,4	40,2	--	37,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG02_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	44,4	45,3	--	42,9
Groep	Tennispark Wormer	0,00	43,1	43,5	--	41,4
Groep	WSV-1930	0,00	38,7	40,5	--	37,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG03_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	38,8	39,8	--	37,3
Groep	Tennispark Wormer	0,00	36,9	37,4	--	35,3
Groep	WSV-1930	0,00	34,2	36,0	--	32,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal] 241024
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG04_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	42,8	44,1	--	41,4
Groep	WSV-1930	0,00	41,5	43,3	--	40,3
Groep	Tennispark Wormer	0,00	36,7	36,1	--	34,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Type	GeenRefl.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)
005	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
006	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
007	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
008	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
009	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
010	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
011	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
012	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
013	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
014	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
015	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
016	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
017	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
018	Toeschouwers (tennis)	0,00	1,50	Normale puntbron	Nee	–	–	43,99	51,99	58,99	55,99	51,99	47,99	–	62,02	5,4977	2,0001
019	Speaker	0,00	2,50	Normale puntbron	Nee	–	48,00	61,00	66,00	69,00	70,00	69,00	65,00	–	75,36	12,0000	4,0000
020	Speaker	0,00	2,50	Normale puntbron	Nee	–	48,00	61,00	66,00	69,00	70,00	69,00	65,00	–	75,36	12,0000	4,0000
26	Padelhal (noordzijde) op terrein WSV 1930	0,00	3,33	Uitstralende gevel	Ja	45,10	50,10	54,10	57,10	59,10	63,10	58,10	32,10	18,10	66,44	8,7939	3,1993
26	Luchtbehandelingskast	5,00	0,50	Normale puntbron	Nee	–	71,00	72,00	73,00	73,00	72,00	70,00	66,00	–	79,92	10,9946	4,0000
27	Padelhaal (oostzijde) op terrein WSV 1930	0,00	3,33	Uitstralende gevel	Ja	41,80	46,80	50,80	53,80	55,80	59,80	54,80	28,80	14,80	63,14	8,7939	3,1993
28	Padelhal (zuidzijde) op terrein WSV 1930	0,00	3,33	Uitstralende gevel	Ja	45,10	50,10	54,10	57,10	59,10	63,10	58,10	32,10	18,10	66,44	8,7939	3,1993
29	Padelhaal (westzijde) op terrein WSV 1930	0,00	3,33	Uitstralende gevel	Ja	41,80	46,80	50,80	53,80	55,80	59,80	54,80	28,80	14,80	63,14	8,7939	3,1993
30	Padelhal (dak) op terrein WSV 1930	5,00	0,10	Uitstralend dak	Nee	51,50	56,50	60,50	63,50	65,50	69,50	64,50	38,50	24,50	72,84	8,7939	3,1993

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Tb(u)(N)
005	–
006	–
007	–
008	–
009	–
010	–
011	–
012	–
013	–
014	–
015	–
016	–
017	–
018	–
019	–
020	–
26	–
26	–
27	–
28	–
29	–
30	–

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. 1k	Cp
B53	Sporthal	116617,54	501244,89	0,00	5,00	1043,29	0,80	0 dB

Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024
Groep: Tennispark Wormer
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
02	Gras	116760,52	501430,09	1738,93	1,00
03	Gras	116764,93	501397,97	62,80	1,00
04	Gras	116786,66	501387,31	63,80	1,00
05	Gras	116778,88	501382,15	65,11	1,00
06	Gras	116755,20	501397,29	41,00	1,00
07	Gras	116754,22	501433,93	1497,75	1,00
08	Gras	116767,01	501356,46	64,98	1,00
09	Gras	116788,62	501345,95	63,38	1,00
10	Gras	116780,47	501340,55	62,32	1,00
11	Gras	116768,62	501315,13	226,00	1,00
17	Gras	116738,82	501248,78	3961,26	1,00
18	Gras	116725,05	501379,68	470,32	1,00
22	Gras	116816,20	501031,46	8671,78	1,00
23	Gras	116743,38	501031,81	3393,51	1,00
24	Gras	116758,42	501492,71	645,01	1,00

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG01_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG01_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	43,7	44,5	--	42,1
Groep	Tennispark Wormer	0,00	42,1	42,5	--	40,5
Groep	WSV-1930	0,00	38,4	40,2	--	37,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG02_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG02_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	44,4	45,3	--	42,9
Groep	Tennispark Wormer	0,00	43,1	43,5	--	41,4
Groep	WSV-1930	0,00	38,7	40,5	--	37,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG03_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG03_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	41,2	42,2	--	39,7
Groep	WSV-1930	0,00	38,4	40,2	--	37,1
Groep	Tennispark Wormer	0,00	37,9	37,9	--	36,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: 2300153.r01 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Tennis/padel- [Padelhal op WSV terrein] 241024
LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: SG04_A - Toetspunt 50 m in stiltegebied
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	24 uur
SG04_A	Toetspunt 50 m in stiltegebied	1,50	42,7	44,0	--	41,3
Groep	WSV-1930	0,00	41,5	43,3	--	40,2
Groep	Tennispark Wormer	0,00	36,5	35,9	--	34,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
01	Gras	116811,73	501448,18	306999,06	1,00
02	Gras	116762,89	501492,66	14497,11	1,00
12	Voetbalvelden	116702,74	501365,52	18653,29	1,00
13	Gras	116542,59	501243,72	2048,39	1,00
14	Voetbalveld	116593,18	501197,77	8660,94	1,00
15	Voetbalveld	116665,13	501205,85	456,82	1,00
16	Voetbalveld	116578,02	501242,62	786,60	1,00
18	Gras	116725,05	501379,68	470,32	1,00
23	Gras	116743,38	501031,81	3393,51	1,00
24	Gras	116758,42	501492,71	645,01	1,00
25	Gras	117065,22	500869,10	48350,65	1,00

Model: 2300153.r02 - [24-uursgemiddelde] LAr,LT Voetbal (wedstrijd) - 241001
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Industrielawaai - Omgevingswet, industrie

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	DeltaX	DeltaY
01	Contour	116335,01	501580,77	0,00	1,50	717559,20	20	20

SPAWNP
INGENIEURS

Klinkenbergerweg 30a | 6711 MK **EDE** | 0318 614 383
Vrijlandstraat 33-c | 4337 EA MIDDELBURG | 0118 227 466

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

AANTEKENEN
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wormerland
Postbus 20
1530AA WORMER

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M. Vos

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143119

martin.vos@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk

2387520/2387545

Uw kenmerk

Betreft: Ontheffing OV NH2022 voor realisatie van sportvoorzieningen op de ijsbaanlocatie Wormer

Geacht college,

Op 25 januari 2023 hebben wij een ontheffing verleend van de provinciale Omgevingsverordening NH2020 ten behoeve van de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer. Deze ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing. Omdat het uw gemeente niet gelukt is om binnen deze termijn een ruimtelijk plan vast te stellen hebt u ons in uw brief van 20 november 2024 opnieuw het verzoek gedaan ontheffing voor het initiatief te verlenen. Omdat het artikel inzake de ontheffingsbevoegdheid van Gedeputeerde Staten bij de meest recente herziening van de OV NH2022 onder een ander hoofdstuk is geplaatst wordt het ontheffingsverzoek nu gedaan op grond van artikel 6.11 (voorheen artikel 13.4) van de Omgevingsverordening NH2022.

Juridisch kader

De ontheffingsbevoegdheid in de OVNH2022 is gebaseerd op artikel 2.32, eerste lid van de Omgevingswet. De ontheffing kan worden verleend indien het gemeentelijk omgevingsbeleid onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met de regels in de OVNH2022 te dienen provinciale belangen.

Beoogde ontwikkeling

Zoals al vastgesteld bij de behandeling van de huidige ontheffing past de ontwikkeling op de huidige IJsbaanlocatie grotendeels in het vigerende bestemmingsplan Woonkern Wormer en Lint (vastgesteld 21-03-2017). Dit bestemmingsplan is op grond van artikel 4.6 van de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Invoeringswet Omgevingswet onderdeel van het gemeentelijk omgevingsplan. Op de locatie geldt de bestemming Sport, waarbinnen sportterreinen zijn toegestaan en tevens een ijsbaan. Op de locatie is een gebouw toegestaan van ca. 220 m2 van één bouwlaag met kap. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan, waarbij voor overige bouwwerken geen gebouwen zijnde, een maximale bouwhoogte geldt van 3 m. De strijdigheid met het omgevingsplan betreft de oppervlakte (ca. 500 m2) en de locatie van het clubgebouw, de hoogte van de wanden van de padelbanen van 4 meter en het realiseren van een voetgangersbrug. Gelet op de al toegestane planologische mogelijkheden is deze ontwikkeling een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een woningbouwontwikkeling.

Als gevolg van de ontwikkeling zal de huidige natuurijsbaan worden verplaatst naar het naastgelegen perceel. Voor deze verplaatsing heeft u geen ontheffing gevraagd. In de aanvraag van de huidige ontheffing beschrijft u dat deze verplaatsing mogelijk is zonder de voorkomende kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap aan te tasten. Wij gaan er nog steeds van uit dat deze verplaatsing binnen deze regels van de OVNH2022 wordt gerealiseerd zodat hiervoor geen ontheffing benodigd is.

Belangenafweging

In uw aanvraag onderbouwt u het gemeentelijk belang bij deze ontwikkeling. Doorslaggevend voor ons in deze onderbouwing was en is dat door de realisatie van het sportpark verplaatsing van sportvoorzieningen van 3 andere locaties mogelijk wordt, waardoor op deze vrijkomende locaties in totaal ca. 165 woningen binnenstedelijk worden gerealiseerd met een forse uitbreiding van de sociale woningbouwvoorraad. Dit sluit aan bij verschillende ambities uit zowel het Woonakkoord Zaanstreek-Waterland als de gemeentelijke Woonvisie en de provinciale doelstellingen inzake binnenstedelijk bouwen.

De locatie van de huidige natuurijsbaan is gelegen in onder meer de werkingsgebieden Beschermd Landschap, Landelijk Gebied en Stiltegebied van de OVNH2022.

Voor wat betreft het Stiltegebied heeft u een separaat verzoek tot ontgrenzing ingediend. De besluitvorming hierover is daarmee geen onderdeel van het nu voorliggende besluit. De voorgestelde ontwikkeling raakt verder dus aan twee aspecten aan de regels van onze Omgevingsverordening OV NH2022. Ten eerste zijn dat algemeen geldende regels voor het landelijk gebied, en ten tweede gaat het om de voor de locatie specifieke regels met betrekking tot het BL.

Voor wat betreft het Landelijk Gebied betreffen de door de verordening te beschermen belangen het voorkomen van verdere verstedelijking van het landelijk gebied. Hiertoe regelt artikel 6.14a van de OVNH2022 dat een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een woningbouwontwikkeling, alleen is toegestaan op een locatie waar al een stedelijke functie is toegestaan. Bovendien mag daarbij het

toegestane bebouwd oppervlak niet worden vergroot. Voor de locatie van de huidige ijsbaan is sprake van een al toegestane stedelijke functie. De strijdigheid beperkt zich tot de toename van het toegestanebebouwd oppervlak met ca. 280 m2 (was ca. 220 m2, wordt ca. 500 m2) en de bouwhoogte van de wanden van de padelbanen (1 m hoger). Wij achten deze inbreuk op het provinciaal belang, dat is gericht op het voorkomen van verdere verstedelijking, zeer beperkt.

Voor wat betreft het Beschermd Landschap (BL) betreffen de door de verordening beschermende belangen de voorkomende kernwaarden van het BL Wormer- en Jisperveld. De voorkomende kernkwaliteiten zijn ‘open ruimte en vergezichten’ en ‘habitat voor weidevogels’. Deze voorkomende kernkwaliteiten mogen bij de voorgenomen ontwikkeling niet worden aangetast (artikel 6.59a, tweede lid, OVNH2022). Hierbij is relevant dat het realiseren van sportterreinen met een gebouw reeds zijn toegestaan op de huidige ijsbaanlocatie. De toetsing of de voorkomende kernkwaliteiten van het BL worden aangetast is daarmee beperkt tot het grotere gebouw en de hogere wanden van de padelbanen. Gelet op de al bestaande planologische mogelijkheden achten wij de aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten door deze afwijkingen van het bestemmingsplan beperkt. De realisatie van de voetgangersbrug is mogelijk zonder aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten van het BL. Voor deze brug is daarmee geen ontheffing nodig.

Samengevat is het gemeentelijk belang om op deze locaties sportvoorzieningen te clusteren groot, gelet op de daardoor vrijkomende locaties voor binnenstedelijke woningbouwontwikkeling zoals hiervoor en in de aanvraag omschreven. De inbreuk op de provinciale belangen beperken zich met name tot het grotere clubgebouw en de hogere wanden voor de padelbanen.

Wij zijn op grond hiervan van mening dat inderdaad sprake is van een onevenredige belemmering van het gemeentelijk ruimtelijk beleid in verhouding tot de provinciale belangen

Ontheffing

Voor de bouw van het clubgebouw als onderdeel van het sportpark en het afwijken van de hoogtemaat voor de wanden van de padelbanen op de locatie van de huidige ijsbaan verlenen wij ontheffing van artikel 6.14a en 6.59a, tweede lid, van de Omgevingsverordening NH2022. Hierbij gelden de volgende voorschriften:

1. Het nieuwe clubgebouw is niet groter dan 500 m2;
2. Op de locatie wordt niet meer dan 1 clubgebouw voor alle verenigingen tezamen gebouwd;
3. Bij de landschappelijke inpassing van het clubgebouw en de padelbanen wordt rekening gehouden met de kernkwaliteiten van het BLWormer- en Jisperveld, ‘open ruimte en vergezichten’ en ‘habitat voor weidevogels’, door onder andere de verlichting zodanig uit te voeren dat de invloed op het landschap en op de fauna zo beperkt mogelijk is.

Wij wijzen u er voor de volledigheid op dat de OVNH2022 voor het overige van toepassing blijft op de ontwikkeling.

Op grond van artikel 6.11, derde lid, van de OVNH2022 vervalt de ontheffing indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

Rechtsbescherming

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat artikel 16.85, eerste lid, van de Omgevingswet bepaalt dat het onderhavige besluit tot het verlenen van een ontheffing geacht wordt deel uit te maken van het besluit waarover de regel waarvan ontheffing is verzocht, is gesteld. Dit betekent dat tegen deze ontheffing kan worden opgekomen door het indienen van een bezwaarschrift of het instellen van beroep tegen het gemeentelijk besluit.

Aan: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Postbus 3007, 2001 DA HAARLEM
Van: [redacted]
Betreft: Ontgrenzing stiltegebied, wijzigingsnummer 18.1.2025
Locatie: Natuurijsbaan Wormer, Dorpsstraat 214a Wormer.
Datum: 27 april 2025

Geacht College,

Hierbij wil ik graag mijn zorgen uiten over uw voornemen om het stiltegebied te ontgrenzen bij de natuurijsbaan in Wormer. Uw besluit zou het mogelijk maken om op deze locatie een tenniscomplex met kantine en outdoor padelbanen te bouwen. Dit zal zeer schadelijke gevolgen hebben voor de natuur.

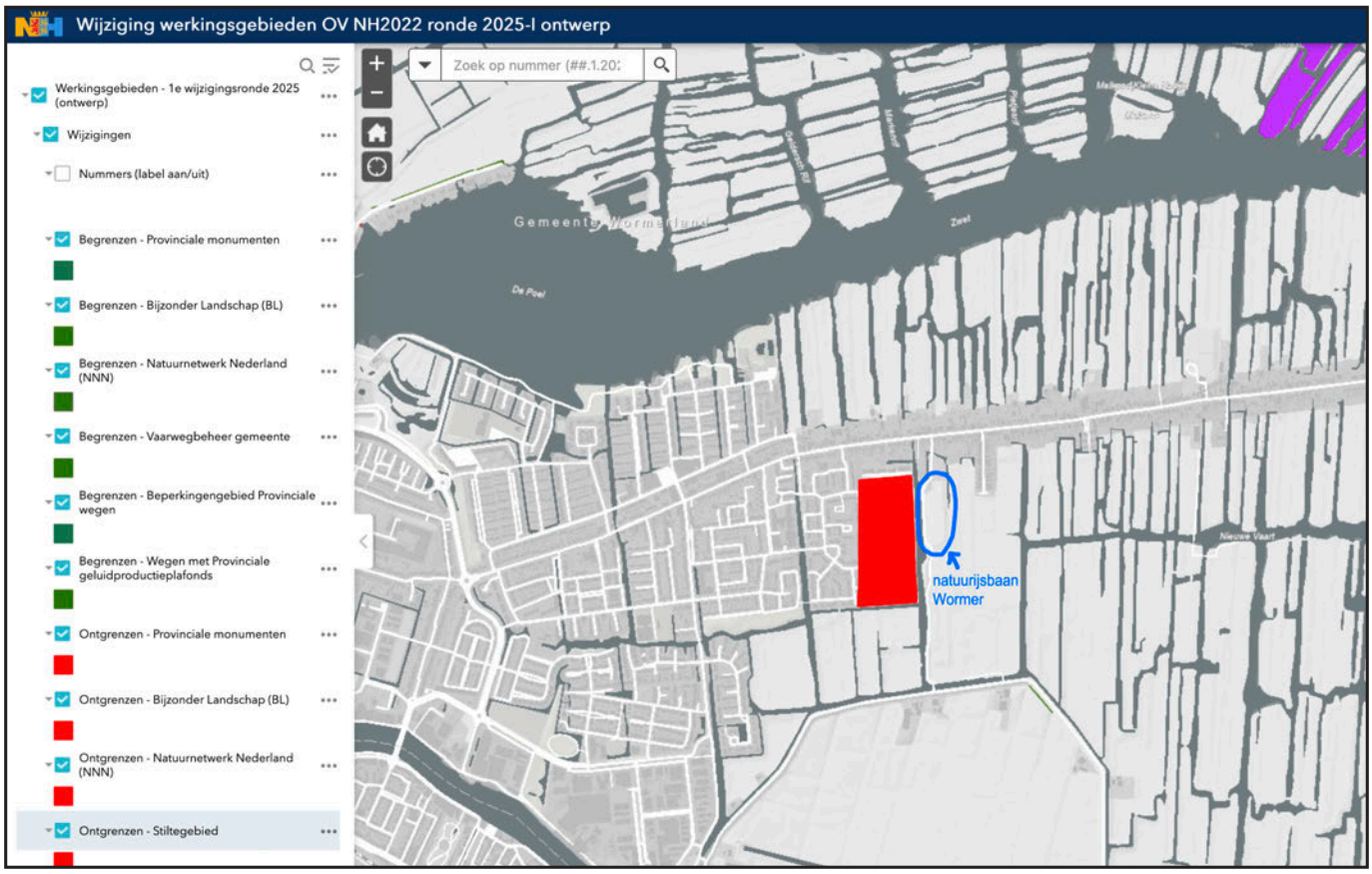
Graag wil ik u op het volgende wijzen:

- Het argument dat de gemeente van Wormerland gebruikt, dat het tenniscomplex alleen op de ijsbaan gerealiseerd kan worden, omdat er anders geen woningen gebouwd kunnen worden, klopt niet. Verschillende alternatieve plannen laten zien dat er woningen gebouwd kunnen worden én tennis en padel gerealiseerd kan worden zonder dat de ijsbaan opgeofferd hoeft te worden.
- De huidige sporthallen kunnen gerenoveerd worden.
- De tennisverenigingen hebben op dit moment iets meer dan 500 leden, waarvan een groot deel niet meer actief tennist. Een complex met 7 tennisbanen volstaat, de 10 banen die op de ijsbaan-locatie zijn gepland zijn niet nodig. Op het huidige tenniscomplex naast de sporthal is ruimte voor 7 banen. Daar kan indoor padel gespeeld worden zonder overlast omwonenden of natuur, het is goed bereikbaar, en er zijn parkeermogelijkheden.
- Nederland als lid van de Europese Unie moet de weidevogels beschermen, zo hebben de lidstaten met elkaar afgesproken. Met het realiseren van het tenniscomplex in een Beschermd Landschap breekt u als provincie deze belofte.
- Het aangrenzende Kerkepad is onderdeel van het *Vogeltrekpad*, de wandelroute tussen Bergen aan Zee en Enschede.
- Het rapport *Natuur en landschap van de ijsbaan in Wormer (Kerkepad)* 28 juni 2024, geschreven door ecoloog Ron van ’t Veer benadrukt het belang van de natuur op deze locatie vanwege de vele weidevogels en beschermde plantensoorten.
- Er broeden juist op dit terrein veel weidevogels. Het terrein wordt elke winter onder water gezet door de mensen van de ijsvereniging. Hierdoor ontstaat er plas-dras wat aantrekkelijk is voor de weidevogels en hun kuikens omdat ze dichtbij hun nest voedsel kunnen vinden.
- Het aangrenzende Kerkepad heeft een grote recreatieve waarde. Het is een fiets/wandelpad dat de lintbebouwing van het dorp Wormer verbindt met de polder Engewormer. Het wordt gebruikt voor onthaasting, ontspanning, hardlopen, wandelen en is een doorsteek voor fietsers naar Zaanstad. Het is een sociaal pad, mensen spreken er af, mensen groeten elkaar.
- De rust en stilte zorgt ervoor dat mensen even uit de hectiek van alledag kunnen ontsnappen. Het zorgt voor mentaal welzijn.

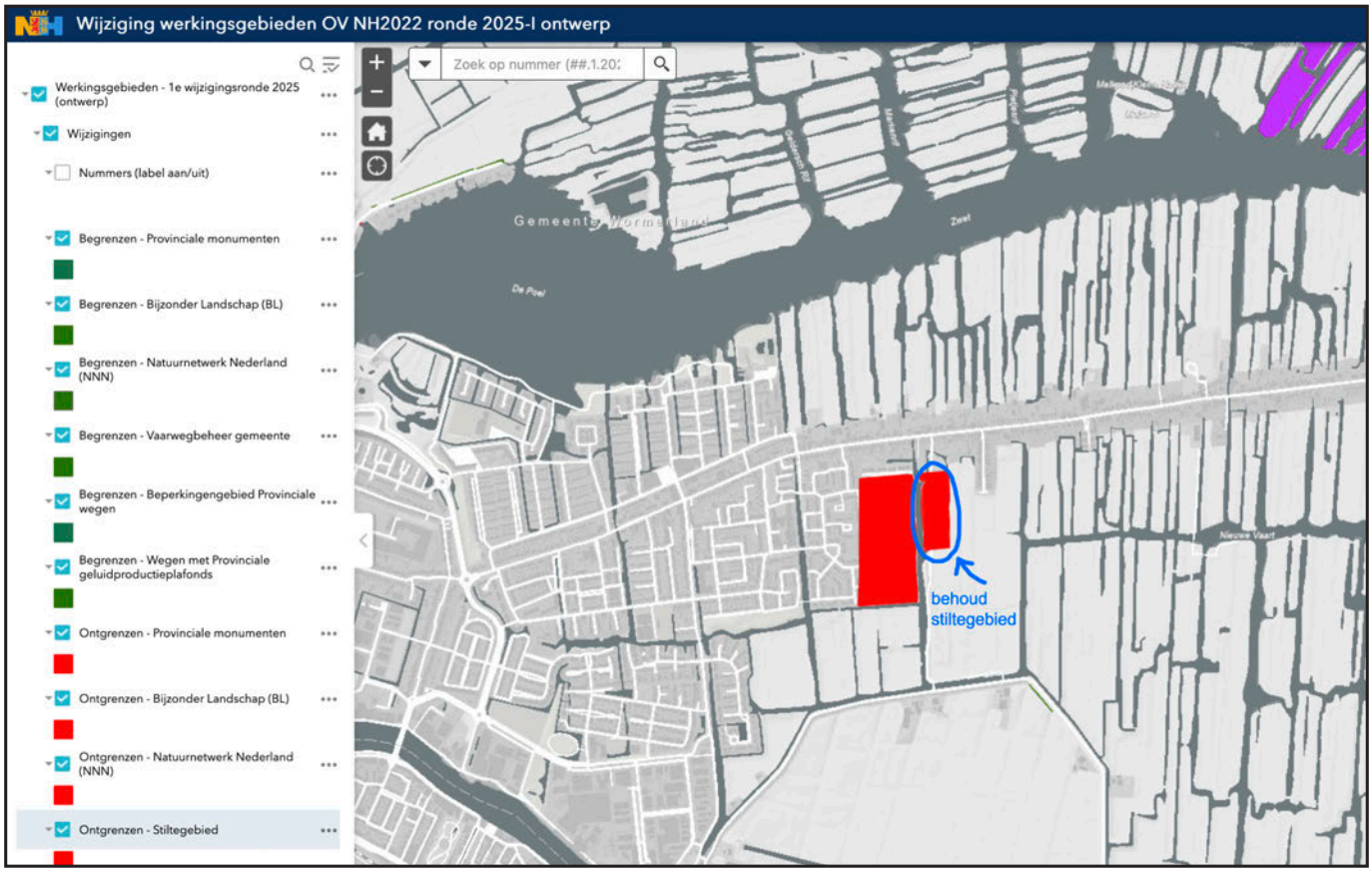
Ik hoop dat u de ijsbaan als stiltegebied laat blijven bestaan.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



gewenste ontgrenzing stiltegebied (Wijzigingsnummer 18.1.2025)



geplande ontgrenzing stiltegebied (Wijzigingsnummer 18.1.2025)

Aan de leden van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Betreft: zienswijze inzake ontgrenzing stiltegebied IJsbaanterrein, Dorpsstraat 214a te Wormer, wijzigingsnr. 18.1.2025.

Wormer, 25 april 2025

Geacht college,

U bent voornemens het stiltegebied waarin de natuurijsbaan van Wormer gelegen is te ontgrenzen, (wijzigingsnr. 18.1.2025). Het ontgrenzen van het stiltegebied geeft het college van Wormerland groen licht om een tenniscomplex inclusief vier padelbanen in de open lucht mogelijk te maken.
We brengen u graag het volgende onder uw aandacht:

Ten opzichte van een eerder verzoek van de gemeente Wormerland aan Provincie Noord-Holland is er veel veranderd:

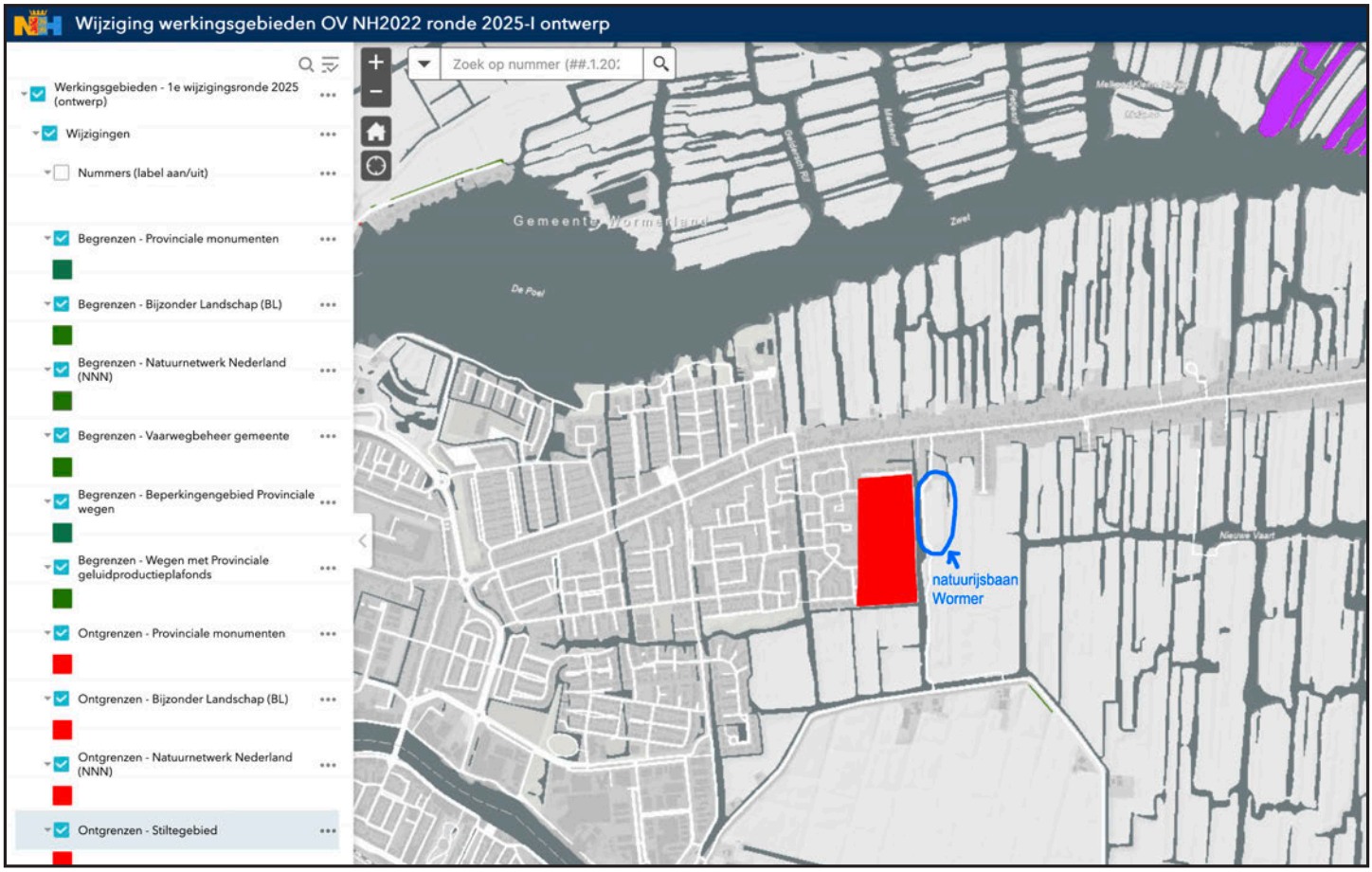
- In uw toelichting staat dat ontgrenzing nodig is omdat sport en beweging sociale banden versterken en bijdragen aan de leefbaarheid in Wormer. Het Kerkepad dat langs de natuurijsbaan slingert voldoet hier al ruimschoots aan. Daar is geen lidmaatschap voor nodig.
- Er is een ecologisch rapport verschenen dat de natuurwaarde op het terrein van de ijsbaan onderstreept. Wij verzoeken u als vervolg op dit rapport een grondige ecologische impactanalyse uit te voeren om de gevolgen voor flora en fauna in kaart te brengen.
- Een schadelijk plan temeer het huidige terrein van de ijsbaan een belangrijk broed- en leefgebied is van weidevogels. Op dit moment broeden er 8 kievitparen, is er 1 gruttonest gesignaleerd en een tureluurpaartje broedt ook de eieren uit. Dit gaat allemaal verloren. Compensatie is niet mogelijk.
- Nederland houdt zich niet aan de vogelrichtlijn (de EU-wet ter bescherming van de weidevogels). De overheid doet te weinig om de weide- en akkervogels te beschermen. Door het ijsbaanterrein te behouden kan de provincie Noord-Holland zijn steentje bijdragen.
- Gesteld werd door gemeente Wormerland dat de huidige sporthal onveilig is. Een meerjaren onderhoudsrapport weerspreekt dit. De sporthal kan nog jaren mee.
- Bijna 3.000 inwoners van het dorp Wormer willen de huidige ijsbaan aan het Kerkepad behouden. Het behoud van het stiltegebied geeft inwoners de mogelijkheid te ontsnappen aan de hectiek van alledag. Blik op de horizon, hoofd leegmaken, de stilte ervaren, genieten van broedende en foeragerende weidevogels en in de wintermaanden de donkerte voelen. Maar ook elkaar ontmoeten en een praatje maken, een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van Wormer.
- Tegenover deze 3.000 inwoners staan 510 tennisleden.
- Er zijn meerdere alternatieven door bewoners ontwikkeld, waarbij er getennist en gepadeld kan worden en waarbij er woningbouw mogelijk blijft.
- In de ontheffing BPL welke u aan gemeente Wormerland verleende in januari 2023 stonden vele voorwaarden waaraan een eventueel te realiseren tenniscomplex aan moest voldoen. Behalve hogere hekken rondom wordt aan geen enkele voorwaarde in de huidige aanvraag voldaan.

Verzoek heroverweging en aanpassing. Wij verzoeken u de ontgrenzing van het stiltegebied te beperken tot de terreinen van de voetbalvereniging en de aangrenzende wijken Voorhoede en Achterhoede. Wij verzoeken u verder de natuurijsbaan als stiltegebied te behouden. Zie bijlagen op de volgende pagina.

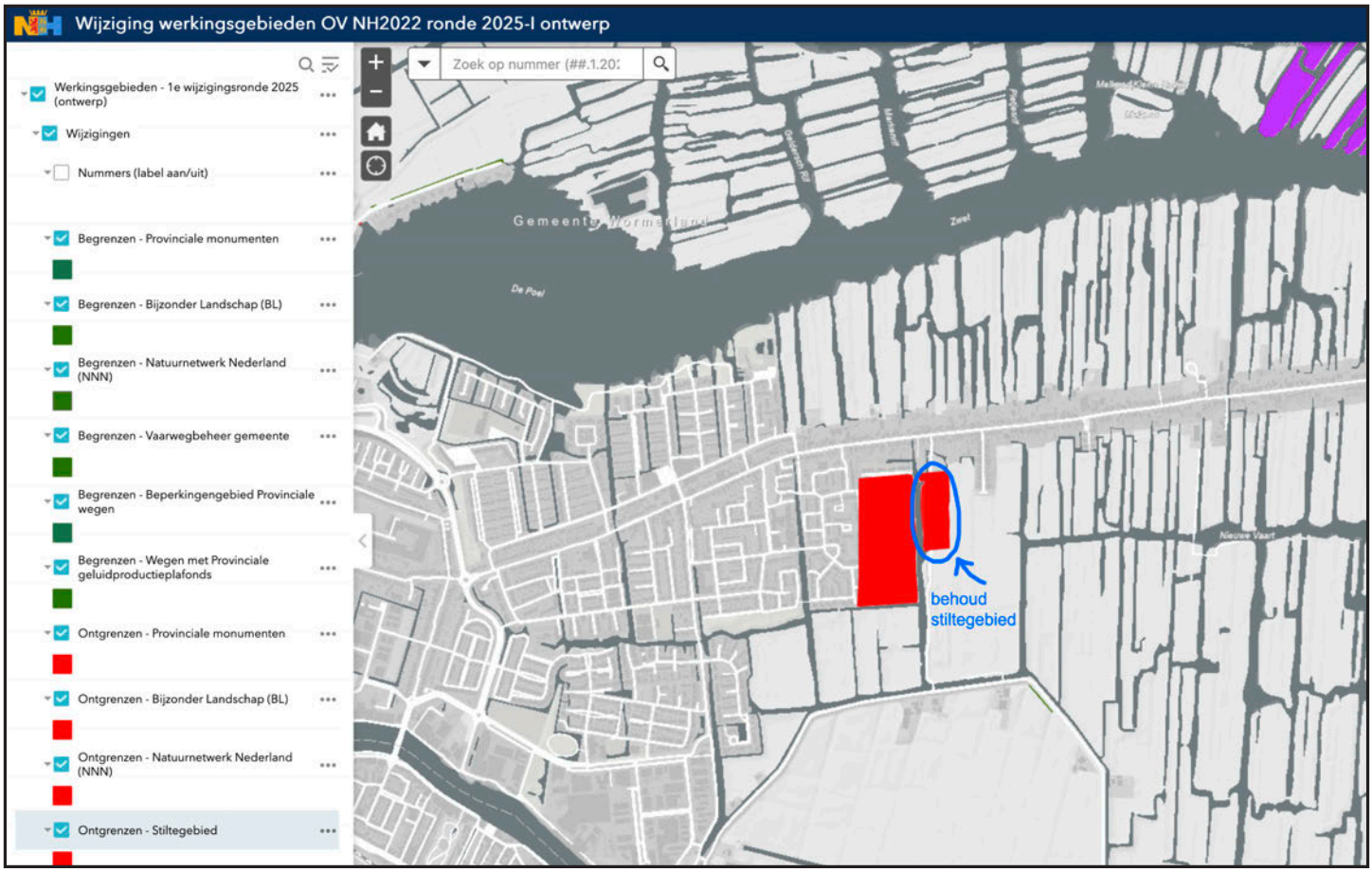
Met vriendelijke groet,

Vrienden van het Kerkepad,

[redacted]



gewenste ontgrenzing stiltegebied (Wijzigingsnummer 18.1.2025)



geplande ontgrenzing stiltegebied (Wijzigingsnummer 18.1.2025)

Natuurmonumenten

Stationsplein 1
Postbus 2166
3800 CD Amersfoort

T (033) 479 70 00
www.natuurmonumenten.nl

IBAN NL58 INGB 0666 0285 24
BIC INGBNL2A

KvK nr. 40516730

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Datum 27-02-2025
Behandeld door M.Verrijdt
E-mailadres m.verrijdt@natuurmonumenten.nl
Ons kenmerk 20250203
Onderwerp Ontheffingen voor Sportcomplex Wormerland

Geachte Gedeputeerde Staten,

In 2021 heeft de provincie Noord-Holland de gemeente Wormerland ontheffing verleend van de regels van het Bijzonder Provinciaal Landschap en landelijk gebied, ten behoeve van het beoogde sportpark op het IJsbaanterrein in Wormer. Deze ontheffing verliep in januari 2025. Nu vraagt de gemeente u opnieuw om een ontheffing voor de regels voor het Beschermd Landschap, landelijk gebied en om ontgrenzing van het stiltegebied.

Het doel van de regels voor het Beschermd Landschap van de Provincie Noord-Holland is om waardevol landschap te beschermen. Zoals u zelf in de toelichting van de Omgevingsverordening NH2022 aangeeft, geldt dat in het bijzonder voor weidevogelleefgebied: *De provincie vindt zowel de weidevogels als het karakteristieke cultuurlandschap waarin zij verblijven belangrijk. […] Daarom beschermt zij deze landschappen tegen inbreuken op de openheid en verstoring van de rust.* (Pagina 37 Besluit 2320547 van Provinciale Staten van Noord-Holland tot wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 (derde herziening) 16 december 2024) Nederland heeft een internationale verplichting tot het beschermen van weidevogels. De Europese Commissie is in 2024 een inbreukprocedure gestart tegen Nederland, omdat zij hierin niet haar verplichtingen nakomt. Nederland, en dus ook de provincie, is verplicht alle nodige maatregelen nemen voor het beschermen, in stand houden of herstellen van leefgebieden in voldoende gevarieerdheid en omvang voor alle inheemse vogelsoorten, en daarbij speciale beschermingsmaatregelen te treffen voor bedreigde en kwetsbare vogelsoorten.

Het Wormer- en Jisperveld is van oudsher belangrijk voor weidevogels, door haar rust, de aanwezigheid van natte graslanden en extensieve landbouw. De afgelopen decennia neemt landelijk het aantal weidevogels af, onder andere door het dichtgroeien van het landschap. In het Wormer- en Jisperveld zijn echter nog relatief hoge dichtheden weidevogels aanwezig. Bij de laatste telling uit 2022 liet het Wormer- en Jisperveld zelfs een stijging zien, tegen de dalende trend in de provincie Noord-Holland in. Het is één van de gebieden in Noord-Holland die als

CBF Erkend Goed Doel

brongebied kan fungeren voor het behoud en toekomstig herstel van de weidevogelpopulatie. In het Wormer- en Jisperveld wordt de Natuurmonumenten zet zich daarom op haar gronden in het Wormer- en Jisperveld in om de omstandigheden voor weidevogels te optimaliseren.

Ook de natuurijsbaan en de directe omgeving zijn belangrijk voor weidevogels. Er broeden o.a. tureluurs, grutto's en kieviten Weidevogels zijn gevoelig voor verstoring, en houden afstand tot bebouwing, geluid en verlichting. Met de komst van sportvoorzieningen en de bijbehorende verkeersbewegingen zal juist een gebied waar nog veel weidevogels voorkomen verloren gaan als geschikt weidevogelbroedgebied. De grutto heeft, gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding, op landelijk niveau een opgave voor uitbreiding van de omvang en verbetering van de kwaliteit van het leefgebied. Aangezien deze opgave niet te realiseren is binnen de Natura 2000-gebieden alleen, is in alle gebieden een behoudopgave voor de grutto geformuleerd.

De gemiddelde verstoringsafstand bij vestiging van weidevogels is groot. Aansluitend aan de bebouwde kom dient rekening te worden gehouden met 300 meter. In dat geval moet er bij de ontwikkeling ook rekening worden gehouden met compensatie voor de aantasting van het nabijgelegen Natuur Netwerk Nederland (NNN).

Wij vragen u zich te houden aan internationale verplichtingen om weidevogels te beschermen en geen ontheffing te verlenen voor de ontwikkeling van een sportpark in Beschermd Landschap. Om zo verstoring, het verlies van weidevogelleefgebied én aantasting van het NNN te voorkomen.

Met vriendelijke groet,

Ninouk Vermeer
Provinciaal Ambassadeur, Natuurmonumenten

CBF Erkend Goed Doel


Wijdse Kievitsweide
stilte - openheid - natuur

Inspreektekst van: Wijdse Kievitsweide, 12 mei 2025 Statenvergadering Commissie Ruimte.
Betreft agendapunt 7a: Ontgrenzing stiltegebied op het ijsbaanterrein in Wormer. (verzoek van Gemeente Wormerland)
De unieke natuur waar de natuurijsbaan in Wormer deel van is, heet Wijdse Kievitsweide.

Ik ben Wijdse Kievitsweide

Ik zit vol
Vol met gekrioel
gonzend
kriebelend

Alles leeft hier in en op mij

Het zweeft vliegt
huppelt
duikt
zwemt
prikt en golft

Ik geef rust
Ik ben de openheid
Ik ben de stilte

Negeer mij niet
Je kent mij toch

Ik ben hier

Uw instemming zal mij verstikken
en al het leven
verdwijnt
uit mij



Stiltegebied, stilte.
Wie kent het nog?

Het Kerkepad in Wormer is meer dan een pad. Het is een plek waar je letterlijk en figuurlijk stil kunt staan, even kunt ontsnappen aan de hectiek van alledag. Met de weidsheid en alleen natuurlijke geluiden om je heen voelt het alsof de tijd heeft stil gestaan.
Het is levend erfgoed, het is een pad van verbondenheid, het is een pad van ontmoeting, van reflectie en inspiratie.
Ik heb het u eerder gezegd, maar ik blijf het herhalen.
Het Kerkepad is gratis, voor iedereen toegankelijk.

Het Kerkepad in z'n huidige vorm verdient bescherming. 3.000 Dorpsbewoners willen ook dat het beschermd wordt. Niet alleen omdat het er mooi is, het vormt een essentieel onderdeel van onze identiteit.
Vanavond bespreekt u de ontgrenzing van het stiltegebied waar het Kerkepad deel van uitmaakt. Waarin ook de natuurijsbaan gelegen is waar de gemeente Wormerland een tenniscomplex met vier padelbanen in de openlucht wil realiseren. Het zou het startschot voor lawaai zijn.
Als u als provincie dit plan van gemeente Wormerland ondersteunt kent het alleen verliezers: de natuur, de tennissers maar vooral alle dorpsbewoners.

U zit op een positie om vooruit te kijken.
Besef wat u wilt nalaten aan de volgende generatie. Dat betekent dat u niet alleen kijkt naar wat er nu is, maar vooral ook wat u wilt behouden.
Oud gezegde luidt: "Pas wanneer de laatste boom is gekapt, de laatste vis is gevangen en de laatste beek is vergiftigd, zullen we beseffen dat we geen geld kunnen eten."

Het Kerkepad is een klein pad maar het vertelt een groot verhaal. Dat verhaal koesteren wij.
Onze slogan is niet voor niets: Koester stilte, behoud openheid, bescherm natuur.

Namens Vrienden van het Kerkepad wens ik u wijsheid.

Inspraak Punt 7a commissie Ruimte 12 mei 2015

Geachte leden van de commissie Ruimte, geachte gedeputeerde,

Namens de Vogelbeschermingswacht Zaanstreek spreek ik in over het concept-besluit van GS om ontheffing te verlenen voor de oprichting van een tenniscomplex op de natuurijsbaan in Wormer (punt 7a commissie Ruimte12 mei 2025).

De ijsbaan, waarop de gemeente Wormerland een tenniscomplex wil bouwen, ligt in BPL-gebied: BIJZONDER PROVINCIAAL LANDSCHAP.

In de conceptontheffing BPL doen GS alsof een belangrijke kernkwaliteit van Belangrijk Provinciaal Landschap irrelevant is voor hun besluit. Ik doel op de kernkwaliteit 'leefgebied voor weidevogels'. Waarom doen GS dit? De Provinciale Omgevingsverordening is toch duidelijk. De bescherming van weidevogelleefgebied is belangrijk voor de provincie. Bij laatste herziening eind vorig jaar is dat weer uitdrukkelijk bevestigd. Expliciet. Weidevogelleefgebied **is** juridisch Bijzonder Provinciaal Landschap. (Pagina 37 Besluit 2320547 van Provinciale Staten van Noord-Holland tot wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 (derde herziening) 16 december 2024)

De ijsbaan ligt dus in BPL-gebied én de ijsbaan is in de praktijk serieus belangrijk voor weidevogels: kieviten, tureluurs, grutto's en scholeksters. Ze broeden er. Als u van plan bent om in te stemmen met een ontheffingsbesluit, dan gaat er weer leefgebied voor weidevogels verloren. Dat is raar want Nederland heeft een internationale verplichting tot het beschermen van weidevogels. De Europese Commissie is in 2024 een inbreukprocedure gestart tegen Nederland, omdat zij haar verplichtingen niet nakomt. Nederland, en dus ook de provincie, is verplicht alle nodige maatregelen nemen voor het beschermen, in stand houden of herstellen van leefgebieden van weidevogels.

In het concept-ontheffingsbesluit wordt hieraan voorbijgegaan. Zonder motivatie, zonder te toetsen aan de kernkwaliteit 'leefgebied voor weidevogels'. Dit kan echt niet. Dat is geen goed bestuur.

GS geven zich **geen** rekenschap van de consequenties van hun besluit voor de habitat van weidevogels ter plaatse. Zij onderzoeken **niet** of er alternatieve en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn om het verlies aan habitat voor weidevogels te beperken. Zij onderzoeken **niet** wat de effecten zijn op de NNN en Natura 2000 doelen van het Wormer- en Jisperveld. Kortom de motivering om de gemeente Wormerland ontheffing te verlenen schiet ernstig tekort. Dat kan echt niet. Ik hoop en verwacht dat u, statenleden van de Provincie, deze dwaling kan keren. Dank u wel.

Els Floris, namens de Vogelbeschermingswacht Zaanstreek
12 mei 2025

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie/ indiener: D66/Laurien Berkvens

Naam commissie en datum: commissie ruimte, nu geagendeerd als C-stuk op 17 maart 2025.

Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. 11d ruimtelijke ontwikkeling: wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (ontwerp) ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda en tegelijkertijd te behandelen met het ontheffingsverzoek BL van Wormerland (moet nog geagendeerd worden, naar verwachting 12 mei 2025).

Aanleiding

- in de werkingsgebieden wordt het stiltegebied ontgrensd vooruitlopend op een bredere discussie over een nieuwe inrichting van het ijsbaanterrein waarvoor ook ontheffing van het Beschermd Landschap nodig is. Deze zaken moeten gezamenlijk behandeld worden.

Het behandeldoel

- integrale behandeling van het verzoek van Wormerland ten aanzien van het ijsbaanterrein in Wormer.
- De politieke vraag die voorligt is of het verzoek van Wormerland om een sportcomplex aan te leggen bij stiltegebied en beschermd landschap ingewilligd moet worden

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de wijziging van de werkingsgebieden in deze ronde. Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart is er een viewer beschikbaar. Deze viewer geeft inzicht in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer.
https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=5d1d4d8e4aa54764ab2ca09107e2a9e5

Deze viewer moet bekeken worden in samenhang met onderstaande tabel.

Iedere wijziging heeft een uniek nummer gekregen en die vindt u in de tabel én in de kaartviewer terug (het wijzigingsnummer). Om de nummers op de kaart te zien kunt u links in de viewer het kopje nummer (label aan/uit) aanvinken. Boven in de viewer kunt u zoeken op het wijzigingsnummer. U kunt inzoomen op de voor u relevante locatie. In de linker kolom kunt u wijzigingen in specifieke werkingsgebieden aan of uit zetten. In de linker kolom wordt onderscheid gemaakt tussen ‘ontgrenzen’, ‘begrenzen’ of ‘niet wijzigen’. Een toelichting hierop vindt u in onderstaand overzicht van wijzigingen. Als u de wijzigingen voor één werkingsgebied wilt zien, is het van belang om alle andere werkingsgebieden uit te zetten. Als u onderaan in de linker kolom naar het kopje ‘werkingsgebieden’ gaat, kunt u het geheel aan wijzigingen zien voor het werkingsgebied dat u geselecteerd heeft.

Er is ook een instructievideo beschikbaar om de werking van de viewer te verduidelijken: https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s

Leeswijzer tabel wijziging werkingsgebieden

- Het nummer van de voorgestelde wijziging waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het voorstel (ontgrenzen, begrenzen of beide) en de toelichting bij het voorstel;
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap (BL);
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
01.1.2025	Assendelft	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern voorstel om het provinciaal monument Damsluis in de Assendelvertocht (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) apart in te tekenen van de Liniedijk.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
02.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern voorstel om het provinciaal monument Damsluis in de Wijkertocht (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) correct in te tekenen.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
03.1.2025	Alkmaar	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Fort Markenbinnen (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is momenteel ingetekend inclusief de nevenbatterij. Dit zijn twee aparte monumenten die dan ook apart van elkaar ingetekend dienen te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
04.1.2025	Uitgeest	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern voorstel om de grenspaal behorend bij het provinciaal monument Kruitmagazijn bij de Dam Busch en Dam (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) in te tekenen.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
05.1.2025	Assendelft	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het terrein van het provinciaal monument Voormalig Kruitmagazijn bij mijlpaal 66 (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is te groot ingetekend en wordt deels ontgrensd.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
06.1.2025	Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het terrein van het provinciaal monument Fort benoorden Spaarndam te Velserbroek is te groot ingetekend en wordt deels ontgrensd.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
07.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel om het provinciaal monument Insnijding in de St. Aagtendijk t.b.v. spoorlijn Beverwijk-Uitgeest (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) correct in te tekenen.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
08.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De gietijzeren koker ter hoogte van Hoogheemraadschapspaal 60 aan de St. Aagtendijk te Beverwijk was nog niet apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
09.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De grenspaal nr. 21 nabij de St. Aagtendijk te Beverwijk was nog niet apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
10.1.2025	Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
				correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De grenspalen 13, 13A en 14 nabij de St. Aagtendijk te Beverwijk waren nog niet apart ingetekend.				
11.1.2025	Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO-Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De kleidepots, gelegen aan beide zijden van de Zuidermaatweg waar deze de St. Aagtendijk te Beverwijk doorsnijdt, waren nog niet apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
12.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De gietijzeren koker ter hoogte van de kruising Nieuwendijk en St. Aagtendijk te Beverwijk was nog niet apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
13.1.2025	Beverwijk en Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Deels zijn bij de voorzieningen de liniewal meegenomen, deels niet. Daarnaast is de St. Aagtendijk in zijn geheel alleen als onderdeel van het provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken ingetekend, terwijl hier eigenlijk sprake is van een 'dubbelfunctie' van de dijk als provinciaal monument. Zowel de liniewal als de voorzieningen moeten dan ook als één geheel ingetekend worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
14.1.2025	Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Nevenbatterij van het Fort bij Veldhuis (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is te groot ingetekend. Deze intekening dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
15.1.2025	Zaanstad	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern voorstel om de grenspaal behorend bij het provinciaal monument Terrein van het voormalige kruitmagazijn bij mijlpaal 66 op de Zeedijk te Assendelft in te tekenen (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies).	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
16.1.2025	Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De kleidepots, gelegen aan beide zijden van het fietspad dat de St. Aagtendijk te Beverwijk doorsnijdt, waren nog apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
17.1.2025	Opmeer	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel om de begrenzing van het provinciaal archeologisch monument Maantjesland in Aartswoud aan te passen. Deze is op sommige plaatsen iets te ruim ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
18.1.2025	IJsbaanterrein Wormer	Stiltegebieden	Ontgrenzen	Gemeente Wormerland stelt voor om het ijsbaanterrein in Wormer te ontgrenzen van het stiltegebied voor de realisatie van een tenniscomplex. Op de oude locaties van de tennisverenigingen komt woningbouw. Naast de ontgrenzing wordt (separaat) een ontheffing voor Beschermd Landschap en Landelijk Gebied aangevraagd. De gemeente vindt het behoud en de ontwikkeling van sport heel belangrijk, omdat sport en beweging sociale banden versterken en bijdragen aan de leefbaarheid in Wormer.	Wijzigen	De begrenzing van het stiltegebied ligt nu al over een sportbestemming. Er wordt o.a. gevoetbald. Het is in algemene zin ongebruikelijk dat sportterreinen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd. Met de wijziging van het werkingsgebied wordt dit hersteld.	N.v.t.	Nee
19.1.2025	Alkmaar	Vaarwegbeheer – beheer gemeente	Begrenzen	Het betreft een voorstel om het vaarwegbeheer van de Boekelermeerhaven aan de gemeente Alkmaar toe te wijzen, n.a.v. een beheerovereenkomst tussen de provincie en de gemeente.	Wijzigen	De Boekelermeerhaven ligt aan het Noordhollandsch Kanaal en is in opdracht van de gemeente Alkmaar gerealiseerd. De haven is in eigendom en beheer van de gemeente. De provincie en de gemeente hebben een beheerovereenkomst opgesteld, waarin is opgenomen dat de gemeente vaarwegbeheerder is in de Boekelermeerhaven. Met deze wijziging wordt dit vastgelegd in de OV NH2022. Als gevolg van art 2.5 lid 2 is de gemeente Alkmaar na uitbreiding van het werkingsgebied ook nautisch beheerder.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
20.1.2025	Heel Noord-Holland	Beperkingengebied provinciale wegen	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel om de begrenzing van de provinciale wegen te corrigeren. Een aantal wegen wordt verwijderd die niet meer tot het beheer van de provincie behoren. Het gaat om een deel van de N196 door Uithoorn en een deel van de HOV3 op de N196 (beiden overgedragen aan Uithoorn). Daarnaast wordt een aantal wegen toegevoegd die wel tot het beheer van de provincie behoren, namelijk: een deel van de N194 Kamerlingh Onnesweg, de N241 wegverlegging en een stukje oude provinciale weg dat parallelweg ligt aan de N242 in Oudkarspel. Tot slot wordt een afwijking in de ligging van de N307 gecorrigeerd.	Wijzigen	Het betreft een correctie van de begrenzing. Hiermee is het voor initiatiefnemers die activiteiten willen uitvoeren op deze plekken duidelijk of de provincie wel of juist geen stakeholder is in het vergunningentraject. Voor de provincie is het van belang dat wij worden betrokken als er langs de betreffende wegen activiteiten worden uitgevoerd waar wij belang bij hebben in het beheer van onze wegen.	N.v.t.	Nee
21.1.2025	Heel Noord-Holland	Wegen met provinciale geluidproductie plafonds	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel om het werkingsgebied 'Wegen met provinciale geluidproductieplafonds' te actualiseren en onjuistheden te corrigeren. Belangrijke verbindingswegen missen (zoals de verbinding N201/N205). Daarnaast moeten de parallelwegen en fietspaden (bijvoorbeeld NP7) worden verwijderd.	Wijzigen	Het betreft een correctie van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
22.1.2025	Moerendael Kortenhoef (221)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor.	Wijzigen	De strook percelen die in eigendom is van de verschillende eigenaren van de aangrenzende woningen heeft ecologisch een lage waarde. Natuurontwikkeling is hier praktisch onmogelijk door ligging, drooglegging en puinbodem. De gronden zijn beperkt van invloed op realisatie en borging van natuur in het achterland. Er heeft één eigenaar van een perceel op deze	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						strook een ontgrenzingsvoorstel ingediend. Dit perceel wordt nu ontgrensd. De percelen op deze strook van andere eigenaren die een voorstel indienen zullen ook, bij een volgend besluit, worden ontgrensd.		
23.1.2025	Oosteinderweg Aalsmeer (264)	NNN	Begrenzing	Stichting De Bovenlanden Aalsmeer stelt voor om dit perceel in te brengen in de Groene As Aalsmeer.	Wijzigen	Het perceel grenst aan bestaande terreinen van het NNN. Een begrenzing zou in potentie kunnen leiden tot extra robuustheid binnen NNN-gebied Westeinderplassen, Oosteinderpoel en Schinkelbos en het versterken van een stapsteen langs natuurverbinding ANV1. Op de gronden van dit nieuwe perceel kan samen met de naastgelegen NNN gronden een robuuste stapsteen voor natuur worden ingericht, waarmee de samenhang van het NNN wezenlijk versterkt wordt. De waterstanden in het gebied zijn voldoende hoog om veenmoeras te ontwikkelen.	Nee	Nee
24.1.2025	Rijperweg, Uitdam (392)	NNN	Begrenzing	Een particulier stelt deze begrenzing voor.	Niet wijzigen	Het gehele naastgelegen NNN-gebied is aangewezen als vochtig weidevogelgrasland. Ten noorden van de betreffende percelen geldt een ander peilvak. Deze percelen zijn natter. Dit vertaalt zich in hoge dichtheden weidevogels, zoals o.a. de grutto. De huidige drooglegging van de percelen uit het wijzigingsvoorstel is te groot om geschikt te zijn als (vochtig)	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						weidevogelgrasland. Een drooglegging van max. 20cm -mv is nodig voor weidevogels. Zonder aansluiting van de percelen op een hoger peilniveau nemen de potenties en waarden voor weidevogels significant af. Aangezien er voor dit perceel geen aaneensluiting gevonden kan worden met percelen direct ten westen of oosten en/of peilverhoging niet mogelijk is, is de toegevoegde ecologische waarde voor weidevogels en het NNN zeer beperkt.		
25.1.2025	J.J. Allantstraat, Westzaan (417)	NNN	Ontgrenzing	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor.	Niet wijzigen	Het perceel ligt in het N2000-gebied Polder Westzaan. Het gebied is aangewezen als Habitatrichtlijngebied. Polder Westzaan ligt van oorsprong in een brak milieu en is hiermee nationaal van belang. Het perceel heeft een aanwijzing voor het habitattype Ruigten en zomen (harig wilgenroosje). Het perceel is op de T0 kaart gekarteerd als (matig) kwalificerend. In de huidige situatie lijkt het perceel te bestaan uit agrarisch grasland. Enkele jaren geleden was dat nog anders. Een luchtfoto uit 2011 toont een situatie met een ruige (riet)vegetatie. Het is aannemelijk dat met een juist beheer deze ruige rietvegetatie weer tot ontwikkeling kan komen. Doelsoorten als Noordse woelmuis, waterspitsmuis en ringslang hebben een leefgebied in dergelijke ontwikkelde oever- en rietlandvegetaties. Dit oost -west gelegen perceel met de	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						watergang en het aan de zuidzijde gelegen perceel met een vergelijkbare vegetatie vormen een natte natuur verbinding tussen de in het oosten en westen begrensde NNN percelen en leveren daarmee een bijdrage aan de samenhang in het NNN. Ontgrenzen van dit perceel draagt niet bij aan het behoud en herstel van het N2000 habitattype Ruigten en zomen (harig wilgenroosje). Tevens draagt ontgrenzen niet bij aan de samenhang in het NNN en het leefgebied voor de soorten Noordse woelmuis, waterspitsmuis en ringslang.		
26.1.2025	De Ven, Spaarnwoude (423b)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor. De gronden zijn intensief in gebruik voor recreatie.	Niet wijzigen	De percelen aan de westzijde van de crossbaan, die in een lintvormige zone met bosschages langs de A22 liggen, worden in het NNN gehouden. Aan de noordkant van deze zone ligt een natuurverbinding (ZNV4). Deze natuurverbinding moet kunnen aansluiten bij een ecologische structuur. Ook wordt plaatselijk de robuustheid van het NNN te veel aangetast als deze percelen uit het NNN zouden worden gehaald.	Nee	Nee
27.1.2025	Oostzanerveld, Oostzaan (438)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. De grenzen van het NNN worden gelijkgetrokken met de kadastrale grenzen. Het betreft een paar smalle stroken die bij het NNN komen.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
28.1.2025	Heel Noord-Holland (453)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. de woon- en/of tuinbestemming van deze percelen.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om percelen met een tuin- en woonbestemming in het omgevingsplan die uit het NNN worden gehaald. Tuinen horen in het algemeen niet thuis in het NNN. Het betreft hier nog niet gerealiseerde NNN en tuinen die ecologisch weinig waardevol zijn.	Nee	Nee
29.1.2025	Oostdijkje, De Rijp (455)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt deze ontgrenzing van zijn perceel voor.	Wijzigen	De eigenaar wil zijn percelen naar gerealiseerde NNN omzetten. Een klein deel van een perceel dat al bijna 10 jaar in gebruik is als opslag en parkeerruimte wil hij ontgrenzen. Omdat de ecologische waarde van dit deel nihil is, halen wij dit gedeelte uit het NNN.	Nee	Nee
30.1.2025	Mijzerdijk, Ursem (462)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot be- en ontgrenzing i.v.m. een natuurcompensatie.	Wijzigen	Dit betreft de administratieve verwerking van het ruimtelijk besluit "Mijzerdijk 1 te Ursem", Wijzigingsplan van de gemeente Koggenland, vastgesteld op 21-10-2022. Ten behoeve van dit plan zijn de provincie en de gemeente een salderingsovereenkomst aangegaan. Onderdeel van de overeenkomst betreft deze be- en ontgrenzing.	Nee	Nee
31.1.2025	Weersloot, Wijdemeren (469a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	De NNN grens is hier op initiatief van de provincie en ten behoeve van een kaartverbetering gelijkgetrokken aan de kadastrale grenzen. Vier snippers grond die op andere percelen zijn gelegen worden daardoor uit het NNN gehaald. Op deze	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						snippers is inrichting en beheer van natuur niet reëel.		
32.1.2025	Trompenburg, ’s-Graveland (470b)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie met betrekking tot de Buitenplaats Schoonoord. Met de wijziging wordt de NNN begrenzing gelijkgetrokken met de perceelsgrens. Er is op dit moment sprake van een onlogische grens: het hele perceel is begrensd, behalve een smalle snipper aan de rand die precies dezelfde natuurwaarden heeft als de rest van het perceel. De smalle strook wordt daarom toegevoegd aan het NNN.	Nee	Nee
33.1.2025	Wadden, Kop van Noord-Holland en West-Friesland (473)	NNN, LG	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzen van het NNN dat buiten het Landelijk Gebied (LG) gelegen is.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om een beperkt aantal strookjes grond nog niet gerealiseerde natuur die buiten het Landelijk Gebied liggen. In beginsel ligt NNN in het Landelijk Gebied en niet daarbuiten. Omdat het hier gaat om gronden van lage ecologische waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN. Ook voegen we een strookje NNN toe ter plaatse van de parkeerplaats van Grand hotel Opduin in De Koog. Door de perceelsgrens hier gelijk te trekken aan de NNN grens, gaat er een strookje NNN af en komt er een strookje bij. Op een deel van het strookje dat erbij komt ligt nog geen Landelijk Gebied. Dit wordt gelijktijdig toegevoegd.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
34.1.2025	Noord-Kennemerland (474)	NNN	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzen van het NNN dat buiten het Landelijk Gebied gelegen is.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om een beperkt aantal strookjes grond nog niet gerealiseerde natuur die buiten het Landelijk Gebied liggen. In beginsel ligt NNN in het Landelijk Gebied en niet daarbuiten. Omdat het hier gaat om gronden van lage ecologische waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN.	Nee	Nee
35.1.2025	Zuid-Kennemerland en Amstel-Meerlanden (476)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzen van het NNN dat buiten het Landelijk Gebied gelegen is.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om een beperkt aantal strookjes grond nog niet gerealiseerde natuur die buiten het Landelijk Gebied liggen. In beginsel ligt het NNN in het Landelijk Gebied en niet daarbuiten. Omdat het hier gaat om gronden van lage ecologische waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN.	Nee	Nee
36.1.2025	Gooi en Vechtstreek (477)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzen van het NNN dat buiten het Landelijk Gebied gelegen is.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om een beperkt aantal strookjes grond nog niet gerealiseerde natuur die buiten het Landelijk Gebied liggen. In beginsel ligt NNN in het Landelijk Gebied en niet daarbuiten. Omdat het hier gaat om gronden van lage ecologische waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN.	Nee	Nee
37.1.2025	Bergweg-Huizerweg, Gemeente Blaricum (478a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN	Het betreft een voorstel van de gemeente Blaricum tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft het herstel van een duidelijke kaartfout in Blaricum. Er wordt een losse snipper NNN ontgrensd.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
			Begrenzing: BL					
38.1.2025	Le Coultredreef, Gemeente Blaricum (478b)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een voorstel van de gemeente Blaricum t.b.v. de correctie van kaartfouten. De percelen hebben de bestemming verkeer.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie waarbij een fietspad aan de Le Coultredreef te Blaricum uit het NNN wordt gehaald. Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn wij met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgeteld om een behoorlijk oppervlakte aan verhardingen. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.	Nee	Nee
39.1.2025	Ster van Loosdrecht (479a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Het gaat om kleine kaartcorrecties in Loosdrecht. De NNN-begrenzing wordt gelijkgetrokken met kadastrale grenzen.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
40.1.2025	Middenweg, Nederhorst Den Berg (485a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. de bedrijfsbestemming en t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Ten behoeve van een logische inpassing en begrenzing wordt een strook met bestemming Bedrijf - Waterzuiveringsinstallatie plus een stukje van een sloot uit het NNN gehaald.	Nee	Nee
41.1.2025	Woude en Stierop, De Woude (486)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot be- en ontgrenzing i.v.m. een natuurcompensatie.	Wijzigen	Dit betreft de administratieve verwerking van het ruimtelijk besluit Stierop 2, 2a en 3, Bestemmingsplan van de gemeente Castricum, vastgesteld op 05-10-2023. De afweging en de besluitvorming over het ontgrenzen van de locatie uit het NNN en de bijbehorende compensatie door nieuw in te richten NNN heeft plaatsgevonden tijdens de procedure van dit ruimtelijk besluit. De provincie heeft tijdens dit proces ingestemd met de voorgestelde NNN-compensatie.	Nee	Nee
42.1.2025	Galgeriet, Monnickendam (487)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. een natuurcompensatie en een kaartcorrectie.	Wijzigen	Het betreft de administratieve verwerking van het ruimtelijk besluit "Chw Monnickendam - Galgeriet 2019", Bestemmingsplan van de gemeente Waterland, vastgesteld op 03-10-2019. De besluitvorming over de ontgrenzing van het NNN en de bijbehorende financiële compensatie heeft plaatsgevonden tijdens de procedure van dit bestemmingsplan. Deze afspraken zijn in een overeenkomst geborgd, die als Bijlage 15 bij de toelichting van het omgevingsplan is gevoegd.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						Gelijktijdig met deze wijziging wordt ook een kaartcorrectie doorgevoerd: een strook water langs de oever van Hemmeland wordt uit het NNN gehaald en daarmee gelijkgetrokken met vergelijkbare oevers binnen het NNN.		
43.1.2025	Lange Muiderweg, Vechtoever Waterlandtak (489)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de verbetering van de begrenzing van het NNN.	Wijzigen	Dit betreft een ontgrenzing ter plaatse van de Muiderweg. Het gaat om een smalle strook tussen de weg en het water met verkeer- en tuinbestemming. Hier is sprake is van een lage ecologische waarde én potentie. Het is niet reëel te verwachten dat deze strook als volwaardige natuur kan worden ingericht.	Nee	Nee
44.1.2025	Draaiweid, Limmen (491)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	De wijziging betreft kleine kaartcorrecties ten aanzien van Limmen. De NNN-begrenzing wordt gelijkgetrokken met de kadastrale grenzen.	Nee	Nee
45.1.2025	Uiterdam, Geesterweg, Akersloot (497a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze ontgrenzing voor. In ruil daarvoor is een voorstel tot begrenzing van de percelen gedaan.	Deels wijzigen	Het terrein is een schiereiland en is deels begrensd als NNN-gebied Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder en is gelegen langs natuurverbinding NNV2. Wij beschouwen het schiereiland als een belangrijke schakel voor de potentie om de natuurverbinding NNV2 succesvol te (kunnen) laten functioneren. Volledige ontgrenzing kan leiden tot een verdergaande onomkeerbare versnippering en barrièrewerking voor natuurverbinding NNV2. Wij wijzigen de begrenzing van het schiereiland daarom	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						niet. Alleen een zeer klein strookje rondom de bestaande horeca wordt uit het NNN gehaald. De rest blijft intact.		
46.1.2025	Dorregeest, Lagendijk, Uitgeest (497b)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze ontgrenzing voor. In ruil daarvoor is een voorstel tot begrenzing van percelen gedaan.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie worden daarom ontgrensd. Dit geeft de schappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Wat betreft dit specifieke voorstel geldt dat er op dit moment geen sprake is van bijzondere natuurwaarden in dit gebied en dat het bij voortzetting van het huidige recreatieve gebruik niet mogelijk is om bijzondere natuur te ontwikkelen.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
47.1.2025	Herenweg, Egmond (498)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing. Deze percelen vallen in een sleutelgebied met hoge potentie voor natuurontwikkeling.	Wijzigen	Vanwege de ligging in de binnenduinrand, de ruimtelijke samenhang met het duingebied en de potentiële ecologische samenhang met het Noordhollands duinreservaat is er op deze locatie de kans voor het ontwikkelen van zeldzame natuur. De ontwikkeling van kruiden- en faunarijk grasland ligt voor de hand. Daarnaast liggen er kansen voor de ontwikkeling van een poel of natte laagte met potenties voor kwelnatuur.	Nee	Nee
48.1.2025	Bollelaan, Naarden (500)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie aan de Bollelaan in Naarden. Wij trekken de NNN-grens hier op gelijk met de perceelsgrens. Een snipper grond die op een ander perceel is gelegen wordt daardoor uit het NNN gehaald. Op deze snipper is inrichting en beheer van natuur niet reëel.	Nee	Nee
49.1.2025	Durgendammer dijk, Amsterdam (501)	NNN, BL	Ontgrenzen en begrenzen	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie in Durgerdam in verband met een wijziging van de kadastrale grenzen. De grenzen van het NNN worden gelijkgetrokken met de nieuwe perceelsgrenzen. De omvang van het begrensde NNN-perceel blijft nagenoeg gelijk.	Nee	Nee
50.1.2025	Spaarnwoude, Oostbroekerweg, Velsen-Zuid (502a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van het specifieke voorstel geldt dat het perceel geen deel uitmaakt van NNN-gebied Oosterbroek & Buitenhuizen, waarvan het overgrote deel bestaat uit een multifunctioneel bos- en parklandschap met recreatief gebruik. Het ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied en is niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Het perceel vervult ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Het heeft een (overwegend intensieve) recreatieve functie en wordt ook als zodanig ook gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. Ontgrenzing van het perceel leidt niet tot een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid van het gebied. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen.		

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
51.1.2025	Gaasperplas, Langbroekpad, Amsterdam (502k1)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van het specifieke voorstel geldt dat ter plaatse van het hondenstrand ten zuiden van de Gaasperplas op dit moment geen sprake is van bijzondere natuurwaarden. Bij voortzetting van het gebruik als dagrecreatieterrein met gazon en een hondenstrand is het nastreven van een goede natuurkwaliteit ook niet realistisch.	Nee	Nee
52.1.2025	Het Streekbos, Veilingweg, Bovenkarspel (502n)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de terreinen die deel uitmaken van het ontgrenzingsvoorstel niet in of nabij een Natura 2000-gebied liggen en niet nodig zijn voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Ook vervullen ze geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. De percelen hebben een (overwegend intensieve) recreatieve functie en worden als zodanig ook gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. De ontgrenzing van de terreinen omvat circa 4 ha. Van een verminderde samenhang is echter niet of nauwelijks sprake, omdat de intensieve dagrecreatieterreinen actueel geen ecologische meerwaarde bieden aan dit NNN-gebied en de potenties bij voortzetting van het huidige gebruik nihil zijn. Door de terreinen uit het NNN te ontgrenzen wordt nauwelijks afbreuk gedaan aan de robuustheid van het NNN.		

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
53.1.2025	Kroftenweg en Waterweg, Wijk aan Zee (503a)	NNN	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrecties in Wijk aan Zee. Het betreft een strook ongerealiseerde NNN met een bedrijfsbestemming. De kadastrale grenzen vallen hier niet samen met de grens van het NNN. Het is niet reëel om te verwachten dat er op deze strook volwaardige natuurinrichting en beheer zal plaatsvinden. De NNN-begrenzing wordt daarom gelijkgetrokken met de kadastrale grenzen.	Nee	Nee
54.1.2025	Rijckert Aertsweg, Wijk aan Zee (504)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. de tegenstrijdig bestemming ‘verkeer’ en ‘horeca’ van dit perceel.	Wijzigen	Dit betreft kaartcorrecties: een locatie met een horeca- en verkeersbestemming wordt uit het NNN gehaald en de NNN-begrenzing wordt gelijkgetrokken met de kadastrale grenzen.	Nee	Nee
55.1.2025	Heel Noord-Holland (505)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Deels begrenzen: BL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten i.v.m. tegenstrijdige bestemmingen.	Wijzigen	Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgesteld om een behoorlijk oppervlakte. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart. In deze ronde worden alle verharde wegen met bijbehorende bermen uit het NNN gehaald. Hierbij wordt aangesloten bij de rijksregels die gelden voor Natura 2000 gebieden. In deze zogenaamde algemene exclaveringsformule staat: ‘‘Bestaande bebouwing, erven, tuinen, verhardingen en hoofdspoorwegen maken geen deel uit van het aangewezen gebied, tenzij expliciet wel bij de aanwijzing betrokken.’’ Daarbij wordt de volgende definitie gehanteerd voor verhardingen: "zijn bijvoorbeeld: wegen, pleinen, parkeervoorzieningen en erfverhardingen. Wegen betreffende alle voor het gemotoriseerd verkeer in gebruik zijnde kunstmatig verharde wegen, met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten."		
56.1.2025	Engewormer, Wormer (506)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Natuurcollectief Noord-Holland stelt deze begrenzing voor i.v.m. een aanvraag voor de Kwaliteitsimpuls natuur en landschap (SKNL) subsidie op deze percelen.	Wijzigen	De Engewormer is een belangrijk weidevogelgebied. De begrenzing is met name van belang voor een versterking van de kern van het gebied. Het ambitietype Vochtig Weidevogelgrasland sluit het best aan bij de naastgelegen percelen en doelstelling van het gebied.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
57.1.2025	Bantam, 's-Graveland (507)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie in 's Graveland. Het gehele volkstuincomplex ligt buiten het NNN. Een smalle strook met de bestemming recreatie en de berm aan de overkant van de sloot, beiden onderdeel van het perceel van het volkstuincomplex liggen echter in het NNN. Deze fout herstellen we met deze wijziging.	Nee	Nee
58.1.2025	Middel, Westzaan (508)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. een privaatrechtelijke verplichting.	Wijzigen	Wij ontgrenzen deze gronden op basis van privaatrechtelijke afspraken met betrekking tot de realisatie van het NNN. De provincie heeft van de eigenaar gronden verworven met als doel die als natuur in te richten. Onderdeel van de afspraken is het ontgrenzen van de paardenbak en het huisperceel van de eigenaar.	Nee	Nee
59.1.2025	Dijkerhemme Lagendijk, Uitgeest (511)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Zeilvereniging De Onderlinge stelt deze ontgrenzing voor. Het perceel is volledig en intensief in gebruik voor recreatie. De inrichting is zodanig dat deze op geen enkele manier past bij de omschrijving en criteria voor bestemming natuur. De gehele oever is in gebruik voor het aan- en afmeren van boten. De grond is kort gemaaid grasland waarop ook kinderspeeltoestellen geplaatst zijn. Ook de starttoren is hier gesitueerd.	Wijzigen	De ontgrenzing betreft een strook langs de oever van de haven van de zeilvereniging met een verharde beschoeiing. Het perceel is in gebruik als dagrecreatieterrein en bestaat vrijwel volledig uit intensief onderhouden gazon. Er is actueel geen sprake van bijzondere natuur en de potentie voor natuurontwikkeling is bij voortzetting van het huidige gebruik niet mogelijk.	Nee	Nee
60.1.2025	Zwinweg, Oosterend, Texel (514a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Het perceel grenst aan een Natura 2000-gebied dat is aangewezen als Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Door het perceel te begrenzen zal de oppervlakte van het natuurgebied, dat deels als Natura 2000-	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						gebied is aangewezen, toenemen. Dit biedt mogelijkheden om bij te dragen aan de realisatie van doelen die geformuleerd zijn voor Natura 2000-gebied Duinen en Lage Land Texel. Vanwege de ligging langs de Waddenzee biedt het perceel, in samenhang met het bestaande natuurgebied, een potentiële leefgebiedsfunctie voor trekvogels. Delen van het bestaande natuurgebied vervullen reeds een functie als hoogwatervluchtplaats en slaapplaats voor wad- en strandvogels, zoals de groenpootruiter, kluut, rosse grutto, scholekster, tureluur en wulp. Daarnaast vormt het gebied een rust- en foerageergebied voor eenden, zwanen en ganzen zoals de smient, bergeend, brandgans, grauwe gans. Internationaal gezien is in het gebied sprake van een hotspot voor biodiversiteit en bijzondere, weinig voorkomende natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt. Een begrenzing draagt bij aan de robuustheid van het bestaande NNN natuurgebied. Er is in het bestaande natuurgebied sprake van abiotische omstandigheden die bijzondere natuur mogelijk maken, zoals brakke, kalkrijke en schrale omstandigheden). Op het perceel liggen kansen voor uitbreiding		

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						van natuurwaarden die afhankelijk zijn van dergelijke abiotische omstandigheden.		
61.1.2025	Spoorlijn Naardermeer, Naarden (514e)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Natuurmonumenten stelt deze be- en ontgrenzing voor.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie waarbij de spoorlijn door het Naardermeer te Naarden, uit het NNN wordt gehaald. Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgesteld om een behoorlijk oppervlakte aan verhardingen. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.	Nee	Nee
62.1.2025	Milieupark Oost, Oostoeverweg, Den Helder (515)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie ten aanzien van een locatie in Den Helder: de NNN-begrenzing wordt gelijkgetrokken met de perceelsgrens, waardoor een strook van het perceel van afvalverwerker Milieupark Oost met ongerealiseerde NNN wordt ontgrensd. Het is niet reëel om te	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						verwachten dat er op deze strook volwaardige natuurinrichting en beheer zal plaatsvinden.		
63.1.2025	Bijvaart Grote Kadijk, Molenpad, Jisp (121)	NNN	Ontgrenzing	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor. Doordat de percelen in het NNN liggen kan het bedrijf met agrarisch natuurbeheer in de toekomst niet meer gevoerd worden zoals gewenst.	Niet wijzigen	De percelen zijn onderdeel van het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. De percelen en het aangrenzende water hebben potentie als leefgebied voor de smient, slobeend en grutto. De voor dit Natura 2000-gebied aangewezen habitattypen komen op de betreffende percelen en in de directe omgeving voor. Soorten als de bittervoorn, kleine modderkruiper, rivierdonderpad, meervleermuis en de Noordse woelmuis zijn daarnaast verspreid in het gehele Natura 2000-gebied en dus ook in de omgeving van de percelen. Hiermee dragen de percelen bij aan de Natura 2000-doelen. De percelen liggen midden in een aaneengesloten NNN-gebied dat ook waardevol en internationaal bijzonder is als weidevogelgebied. Door ontgrenzing van de percelen neemt het oppervlak aan potentieel waardevolle natuur in het NNN sterk af en raakt het gebied sterk versnipperd, gezien de verspreide ligging van de percelen tussen percelen van natuurmonumenten en HHNK. Ontgrenzing betekent daarom dat het NNN hier een groot deel van zijn robuustheid verliest en is daarom niet wenselijk. Daarnaast is het	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						beheer van de percelen van invloed op de kwaliteit van het oppervlaktewater van het Wormer- en Jisperveld, waar belangrijke natuurwaarden mee samenhangen.		
64.1.2025	Broekpolderweg, Uitgeest (293a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Een particulier stelt deze begrenzing voor. De eigenaar heeft de ambitie om het land om te vormen van landbouw naar natuur. De eigenaar heeft de laatste jaren zeer goede resultaten behaald met weidevogelbeheer via Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer.	Wijzigen	Op circa 4 km van de percelen ligt het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. Dit Natura 2000-gebied is onder andere aangewezen als Vogelrichtlijngebied voor de bescherming van de volgende niet-broedvogelsoorten: smient, slobeend en grutto. De percelen liggen in het natuurlijke verspreidingsgebied van deze soorten. De percelen kunnen in potentie (bij een juiste inrichting) indirect bijdragen aan de realisatie van Natura2000-doelen en kunnen ook een versterkende functie hebben als leefgebied voor andere trekvogels. De percelen liggen in een weids, open en waterrijk klei-/ veenpolderlandschap met geschikte habitat voor weidevogels. Dit betreft internationaal bijzondere, weinig voorkomende natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt en daarom een grote verantwoordelijkheid voor heeft. Het begrenzen van de percelen draagt bij aan de robuustheid en samenhang van het NNN-gebied. De percelen lenen zich naar verwachting uitstekend voor de ontwikkeling van vochtige	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						weidevogelgraslanden, aansluitend op bestaand open weidevogelgebied. Daarnaast liggen er kansen voor natuurvriendelijke oevers langs de watergangen die door het gebied lopen en mogelijk ook voor poelen.		
65.1.2025	Kortenhoefsedijk, Kortenhoef West (334a)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Het betreft de ontgrenzing van een aantal stroken en stukjes van percelen die de bestemming tuin hebben. Het gaat om nog niet gerealiseerde NNN, waarbij het ook niet aannemelijk is dat er volwaardige natuurontwikkeling kan plaatsvinden. De kadastrale grenzen en de Natura 2000 grens zijn leidend geweest bij het bepalen welke delen er worden ontgrensd. Ook zijn grenzen van het NNN en Natura 2000 zoveel mogelijk gelijk gelegd. Een paar smalle strookjes zijn daardoor aan het NNN toegevoegd. Daarnaast wordt één tuin ontgrensd die in het Natura 2000 ligt. Het betreft een erf en tuin rondom een woonboot, waarbij het niet aannemelijk is dat er volwaardige natuurontwikkeling kan plaatsvinden. De eigenaar heeft toegezegd de rest van zijn percelen met ongerealiseerde NNN als natuur te gaan inrichten.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
66.1.2025	Franse Kampweg,'s-Graveland (376a)	NNN	Ontgrenzing: NNN	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor, omdat natuurontwikkeling niet binnen de huidige bedrijfsvoering past.	Niet wijzigen	Wij halen de percelen niet uit het NNN, omdat ze kansrijk zijn om te ontwikkelen tot kruiden- en faunarijk grasland. Mede gezien de ligging aan een boscomplex vormen deze percelen een passende samenhang met het boscomplex en kunnen zij bijdragen aan de natuurdoelstellingen van het kleinschalig landschap van de ’s Gravenlandse landgoederenzone. De percelen dragen met hun ligging en omvang van circa 19 hectare bij aan de robuustheid, samenhang en abiotiek van de landgoederenzone en het NNN.	Nee	Nee
67.1.2025	Franse Kampweg,'s-Graveland (376b)	NNN	Ontgrenzing	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor, omdat natuurontwikkeling niet binnen de huidige bedrijfsvoering past.	Wijzigen	Het betreft een kaartcorrectie aan de Franse Kampweg te ’s Graveland. Enkele verhardingen (parkeerplaats, wegen, bermen en gras) worden uit het NNN gehaald. Het is niet realistisch dat hier natuur kan worden gerealiseerd.	Nee	Nee
68.1.2025	Recreatiegebied en Noord-Holland (378)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Deels begrenzen: BL	Het betreft een voorstel tot ontgrenzing van Recreatie Noord-Holland t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie waarbij alle wegen en verharde parkeerplaatsen in verschillende recreatiegebieden uit het NNN worden gehaald. Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgeteld om een behoorlijk oppervlakte aan verhardingen. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.		
69.1.2025	Stierop, Akersloot (391)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor. Op dit perceel worden geen natuurdoelen gehaald.	Wijzigen	Staasbosbeheer heeft het perceel verkocht en heeft namens de nieuwe eigenaar verzocht het perceel uit het NNN te halen. De ecologische waarde en potentie van het perceel is laag. Het perceel maakt geen deel uit van een N2000 gebied. Het gebied waar het perceel onderdeel van uitmaakt is van enig belang voor trekvogels, maar het perceel heeft geen belang gezien de ligging en verstoringsbronnen. Door de omzetting van dit perceel van NNN naar Beschermd Landschap (BL) zal het open landschap beschermd blijven.	Nee	Nee
70.1.2025	Saskerleidam, Zuiddijk, Zuidschermer (399a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Een deel van de Saskerleidam wordt in het NNN opgenomen als compensatie voor de ontgrenzing ter plaatse van de Woudhaven (ook in dit besluit opgenomen). De dam ligt ter plaatse van de Natuurverbinding Noordhollands duinreservaat - Eilandspolder (NNV2). De natuurverbinding	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						vormt een ecologische verbinding tussen de duinstrook en de ten oosten gelegen poldergebieden. Begrenzen draagt indirect bij aan bepaalde doelen die geformuleerd zijn voor soorten in het naastgelegen Natura 2000-gebied Eilandspolder en draagt bij aan een uitbreiding van het aangrenzende NNN-gebied Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder. Door de dam te begrenzen kunnen potenties voor uitbreiding van moeras en watergebonden natuur langs de Saskerleidam worden benut. In deze ronde wordt een deel van de dam begrensd. De rest van de dam kan in een latere ronde worden begrensd.		
71.1.2025	Saskerleidam, Zuiddijk, Zuidschermer (399b)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	De begrenzing van Saskerlei (een voormalige landtong aan de Saskerleidam) draagt indirect bij aan bepaalde doelen die geformuleerd zijn voor soorten in het naastgelegen Natura 2000-gebied Eilandspolder en draagt bij aan een uitbreiding van het bestaande NNN-gebied Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder. Door de percelen te begrenzen kunnen potenties voor uitbreiding van moerasnatuur langs de Saskerleidam worden benut.	Nee	Nee
72.1.2025	De Woudhaven, Alkmaardermeer (399)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN	Gemeente Castricum stelt deze ontgrenzing voor. De aanleiding is een verleende omgevingsvergunning.	Wijzigen	Het betreft de administratieve verwerking van een ruimtelijk besluit (omgevingsvergunning WABO 02002331)	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
			Begrenzing: BL			dat op 13 november 2020 door de gemeente Castricum is genomen. De besluitvorming over de ontgrenzing van het NNN en de bijbehorende compensatie heeft daar reeds plaatsgevonden. Een deel van de Saskerleidam wordt met dit besluit als compensatie begrensd.		
73.1.2025	Zuurvenspolder, Bergen (419)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Gemeente Bergen en Landschap Noord-Holland stellen deze begrenzing voor. De begrenzing draagt bij aan bijzondere natuur en versterking van de robuustheid van het NNN.	Wijzigen	Aan de oostzijde van het Noord-Hollandse dorp Bergen ligt een historische polder van 137 hectare: de Zuurvenspolder. Percelen in eigendom van de provincie en Landschap Noord-Holland waren hier al begrensd. Een groot deel van de gronden in de Zuurvenspolder is in eigendom van de Gemeente Bergen. Op 26 september 2024 besloot de gemeenteraad om voor deze gemeentelijke gronden, met uitzondering van de voormalige vuilstort aan de Oosterdijk, begrenzing als NNN aan te vragen bij de Provincie Noord-Holland. Daarnaast heeft Landschap Noord-Holland (LNH) recent nog een paar percelen in bezit gekregen. Met het begrenzen van percelen van de gemeente en de nieuwe percelen van LNH als NNN is sprake van het versterken van de robuustheid van bestaand NNN-gebied. De abiotische omstandigheden zijn gezien de overgangen in bodemtype en de grondwatersituatie met waarschijnlijke kwel voldoende zeldzaam om bijzondere natuur in de vorm	Ja (deze wordt in een volgende ronde doorgevoerd)	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						van vochtige hooilanden en soortenrijke watervegetaties te kunnen opleveren. Dit is karakteristieke natuur van de binnenduinrand en daarmee van nationaal belang.		
74.1.2025	De Ven, Spaarnwoude (423c)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor omdat de gronden intensief in gebruik zijn voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de open terreinen die nu worden ontgrensd in de huidige situatie intensief in gebruik zijn als recreatiegebied. Ook worden periodiek evenementen zoals festivals georganiseerd ter plaatse van deze percelen. Het maaibeheer is bovendien afgestemd op deze gebruiksvormen. Het bereiken van een hoge natuurkwaliteit binnen deze percelen is niet realistisch. Daarnaast worden de	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						stukjes van het crossterrein die nog niet waren ontgrensd nu meegenomen, aangezien de ecologische waarde hiervan nihil is.		
75.1.2025	Westzaan De Reef (424)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Staatsbosbeheer stelt deze begrenzing voor met als doel het versterken van het NNN.	Wijzigen	Het perceel draagt op alle punten bij aan een versterking van het NNN. Het perceel kan worden opgenomen in NNN-gebied Polder Westzaan, Noorderveen en Zuiderpolder. Binnen het perceel is sprake van actuele en potentiële natuurwaarden die aansluiten op de ecologische kernkwaliteiten van het gebied.	Nee	Nee
76.1.2025	Duinweg, Callantsoog (426)	NNN	Begrenzing	Landschap Noord-Holland stelt voor om deze percelen te begrenzen.	Niet wijzigen	Gezien het huidige gebruik (woonerf met meerdere gebouwen en verhardingen) is binnen het perceel actueel geen sprake van hoge natuurwaarden. Het bebouwde, nog niet begrensde deel, van het perceel biedt in potentie ook mogelijkheden voor de ontwikkeling van vochtig hooiland of gelijkwaardige duinzoomnatuur, maar daarvoor moet de bebouwing volledig worden gesloopt. De eigenaar heeft aangegeven op dit moment geen sloopplannen te hebben. Het perceel wordt dan ook niet begrensd.	Nee	Nee
77.1.2025	Watermolenweg, Den Hoorn, Texel (437)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Een particulier stelt deze begrenzing voor i.v.m. een aanvraag voor de Kwaliteitsimpuls natuur en landschap subsidie (SKNL) op de gehele percelen. Het betreft gerealiseerde natuur.	Wijzigen	Het betreft een kaartcorrectie met instemming van de eigenaar. De wijziging draagt bij aan robuustheid van de NNN.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
78.1.2025	Pade, Opmeer (463)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor. Op dit perceel worden geen natuurdoelen gehaald.	Wijzigen	Dit deel van het perceel steekt afwijkend uit buiten de rest van het NNN en wordt uit het NNN gehaald vanwege de lage ecologische waarde en potentie. Een ontgrenzing brengt het realiseren van Natura 2000-doelen niet in het geding. Ook heeft het oostelijk deel van het perceel geen uitzonderlijke betekenis voor trekvogels en weidevogels en is de inschatting dat het ontgrenzen niet leidt tot een negatief effect op deze soorten. Door het ontgrenzingsgebied wel op te nemen in het BL-gebied Opmeer-Wognum wordt het behoud van de rust en weidsheid van het gebied en het toepassen van weidevogelbeheer vastgelegd. Dit sluit zowel aan op de kernkwaliteit van het NNN-gebied als de kernkwaliteit van het BL-gebied.	Nee	Nee
79.1.2025	Bloemendalerpolder, Weesp (466)	NNN, BL	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing i.v.m. een compensatie.	Wijzigen	Het begrenzingsvoorstel heeft betrekking op meerdere percelen van in totaal ruim 100 hectare in de Bloemendalerpolder. Het is het natuurcompensatiegebied voor het verlies van de natuurwaarden op de plek waar de woonvelden worden gerealiseerd voor het nieuwe woongebied Weespersluis. Het natuurgebied zorgt voor een ecologische verbinding met andere natuurgebieden in de omgeving, als onderdeel van een groter systeem en leidt tot een verbetering van het leefgebied van	Ja (deze wordt in een volgende ronde doorgevoerd)	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						de kenmerkende soorten van de NNN-gebieden en sluiten aan op de potentiële natuurwaarden en kernkwaliteiten van de NNN-gebieden. De uitvoeringsorganisatie namens de ontwikkelaars van het gebied (de GEM) legt de natuur aan. Na oplevering zorgt de provincie voor onderhoud en beheer. Voor de ontwikkeling van het natuurgebied zijn afspraken gemaakt met de OD NHN over de inrichting, de beheermaatregelen en de monitoring om de gewenste natuurkwaliteit te bereiken. Doelsoorten zijn o.a. de heikikker, rugstreeppad en ringslang. De afspraken zijn in september 2012 in een samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst (SUOK) vastgelegd. De SUOK is ondertekend door zes marktpartijen en vijf overheden (provincie Noord-Holland, gemeenten Weesp en Muiden, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en het Rijk). De nieuwe NNN-grenzen zijn tot stand gekomen op basis van de afspraken in deze overeenkomst. De afspraken en bijbehorende bestemmingen zijn daarnaast in 2016 in het bestemmingsplan "Bloemendalerpolder voormalig grondgebied Muiden" vastgelegd.		

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
80.1.2025	Huizerstraatweg, Naarden (468)	NNN	Begrenzing	Een ontwikkelaar van een woningbouwproject stelt deze begrenzing voor. De ontwikkelaar wil een stuk grond afstaan om daar NNN te realiseren.	Niet wijzigen	Het perceel aan de Huizerstraatweg te Naarden wordt niet opgenomen in het NNN. Het perceel ligt niet in een Natura 2000-gebied. Geschikt leefgebied voor de aangewezen broedvogels en niet broedvogels is uitgesloten binnen het gebied vanwege het huidig gebruik van het gebied als kwekerij. Het is ook niet geschikt als slaapplaats of foerageergebied voor trekvogels. In het gebied zijn geen bijzondere natuurwaarden aanwezig. Vanwege het gebruik als kwekerij is het uitsluitend mogelijk om een beheertype van matige kwaliteit op land te ontwikkelen. Naar verwachting leidt de begrenzing van het gebied tot een beperkte toegevoegde waarde voor het NNN-gebied, vanwege de beperkte kwaliteit van beheertypen welke binnen het gebied ontwikkeld kunnen worden.	Nee	Nee
81.1.2025	Stichts End, Ankeveen (471a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Een particulier stelt deze begrenzing voor. De percelen zijn grotendeels omgeven door NNN.	Wijzigen	Wij begrenzen deze strook omdat het gezien de ligging midden in het NNN en de aanwezige natuurwaarden onlogisch is dat deze strook tot nog toe onbegrensd was. Door de begrenzing wordt bijgedragen aan de omvang en robuustheid van het NNN-gebied en het veiligstellen van de al aanwezige natuurwaarden en de aanwezige abiotische omstandigheden. Ook dragen de percelen bij aan de instandhoudingsdoelstellingen van het	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.		
82.1.2025	Stichts End, Ankeveen (471b)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten. Het betreft een fietspad en een sloot.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie aan Stichts End te Ankerveen waarbij een fietspad uit het NNN wordt gehaald. Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgeteld om een behoorlijk oppervlakte aan verhardingen. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.	Nee	Nee
83.1.2025	Stierop, De Woude (472a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt de ontgrenzing van dit perceel voor omdat het perceel de bestemming tuin heeft.	Wijzigen	Het betreft een kaartcorrectie aan Stierop in De Woude, waarbij een perceel met de bestemming tuin in het omgevingsplan uit het NNN wordt gehaald. Het betreft een perceel met een lage ecologische waarde. Tuinen horen in het algemeen niet thuis in	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						het NNN. De tuin aan de westkant van dit perceel is vorig jaar al uit het NNN gehaald.		
84.1.2025	Stierop, De Woude (472b)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Het betreft een kleine kaartcorrectie aan Stierop in De Woude, waarbij een berm zonder natuurwaarden uit het NNN wordt gehaald.	Nee	Nee
85.1.2025	Noorderweg, Wijdewormer (481)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Een particulier stelt de begrenzing van zijn perceel voor. Hij wil zijn grond toevoegen aan het NNN.	Wijzigen	Op het perceel dat wordt begrensd liggen kansen voor de ontwikkeling van een meer aaneengesloten natuurgebied met vochtig weidevogelgrasland of vochtig hooiland, wat indirect bijdraagt aan de instandhoudingsdoestellingen voor meerdere soorten en aansluit op de kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap (BL) gebied en aangrenzende en nabijgelegen NNN-gebieden. Door de begrenzing wordt ook bijgedragen aan de omvang en robuustheid van het NNN-gebied.	Nee	Nee
86.1.2025	Weg naar de Bleek, Egmond (499)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing. Het perceel is omringd door NNN, die gerealiseerd gaat worden.	Wijzigen	Het perceel heeft een hoge natuurpotentie en ligt strategisch omringd door eerder begrensd en in te richten NNN. Inrichting van dit perceel kan, door het verzachten van de overgang tussen natuur en intensieve landbouw en het realiseren van een logisch robuust geheel, bijdragen aan het realiseren van de natuurdoelen in het naastgelegen N2000 gebied. De kwelpotentie vanuit de duinen geven mogelijkheden tot internationaal	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						belangrijke natuur. Het perceel draagt tevens bij aan de noord-zuid verbinding van de duinen.		
87.1.2025	Spaarnwoude Zorgvrij, Genieweg, Velsen-Zuid (502b1)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke situatie geldt dat het perceel deel uitmaakt van NNN-gebied Oosterbroek & Buitenhuizen, waarvan het overgrote deel bestaat uit een multifunctioneel bos- en parklandschap met recreatief gebruik. Het ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied en is niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Het perceel vervult ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						trekvogels. Het heeft een (overwegend intensieve) recreatieve functie en wordt ook als zodanig gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. Ontgrenzing van het perceel leidt niet tot een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid van het gebied. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen.		
89.1.2025	Spaarnwoude De Watergeus, Genieweg, Velsen-Zuid (502c)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Deels begrenzen: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van dit specifieke voorstel geldt dat het perceel deel uitmaakt van het NNN-gebied Oosterbroek & Buitenhuizen, waarvan het overgrote deel bestaat uit een multifunctioneel bos- en parklandschap	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						met recreatief gebruik. Het ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied en is niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Het perceel vervult ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Het heeft een (overwegend intensieve) recreatieve functie en wordt ook als zodanig gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. Ontgrenzing van het perceel leidt niet tot een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid van het gebied. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen.		
90.1.2025	Spaarnwoude Parkeerplaats Golfslag, Buitenhuizerweg, Velsen-Zuid (502d)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de schappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van dit specifieke	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						voorstel geldt dat het perceel deel uitmaakt van NNN-gebied Oosterbroek & Buitenhuizen, waarvan het overgrote deel bestaat uit een multifunctioneel bos- en parklandschap met recreatief gebruik. Het ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied en is niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Het perceel vervult ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Het heeft een (overwegend intensieve) recreatieve functie en wordt ook als zodanig gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. Ontgrenzing van het perceel leidt niet tot een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid van het gebied. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen.		

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
91.1.2025	De Borneohoeve, Zuiderweg, Halfweg (502g)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied in gebruik is voor recreatie.	Niet wijzigen	Het terrein rond de Borneohoeve is in het Natuurbeheerplan aangeduid als haagbeuken- en essenbos. Deze bosschages liggen op een relatief rustige locatie waar op dit moment geen sprake is van intensief recreatief gebruik. Hier ligt een potentie voor de ontwikkeling naar een gevarieerd loofbos op vochtige kleibodems. Het recreatieschap wil een nieuwe invulling geven aan deze boerderij en het gebied zodoende aantrekkelijker maken voor bezoekers. Dat kan afbreuk doen aan de ecologische potentie voor een rustig en meer gevarieerd loofbos. Door deze bosschages te ontgrenzen verliezen deze een beschermde status waardoor de potentie om door te kunnen ontwikkelen naar een gevarieerd loofbos mogelijk in het geding kan komen. De gronden blijven daarom in het NNN.	Nee	Nee
92.1.2025	Parkeerplaats, Zuiderweg, Halfweg (502h)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						recreatie verder te ontwikkelen. Voor de provincie biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de terreinen bij Avontureneiland en Parkeerplaats Zuiderweg een overwegend intensieve recreatieve functie hebben en als zodanig ook gebruikt worden. Er is binnen deze terreinen dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. De percelen liggen niet in of nabij een Natura 2000-gebied en zijn niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. De percelen vervullen ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Door de terreinen rond Parkeerplaats Zuiderweg en Avonturen eiland te ontgrenzen raakt het NNN op de kaart versnipperd, maar dit zal niet of nauwelijks afbreuk doen aan de samenhang en aaneengeslotenheid van het NNN. Ter plaatse zijn immers geen bijzondere natuurwaarden aanwezig en bij voortzetting van het huidige gebruik zal ook in de toekomst geen sprake zijn van hoge natuurwaarden.		

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
93.1.2025	Avonturen eiland, Burgemeester Michielsenweg, Halfweg (502i)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de schappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor de Provincie biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te gaan begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de terreinen bij Avontureneiland en Parkeerplaats Zuiderweg een overwegend intensieve recreatieve functie hebben en ook als zodanig gebruikt worden. Er is binnen deze terreinen dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. De percelen liggen niet in of nabij een Natura 2000-gebied en zijn niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. De percelen vervullen ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Door de terreinen rond Parkeerplaats Zuiderweg en Avonturen eiland te ontgrenzen raakt het NNN op de	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						kaart versnipperd, maar dit zal niet of nauwelijks afbreuk doen aan de samenhang en aaneengeslotenheid van het NNN. Ter plaatse zijn immers geen bijzondere natuurwaarden aanwezig en bij voortzetting van het huidige gebruik zal ook in de toekomst geen sprake zijn van hoge natuurwaarden.		
94.1.2025	Veerplas, A. Hofmanweg, Haarlem (502j)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de percelen niet in of nabij een Natura 2000-gebied liggen. De percelen zijn niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen en vervullen ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. De percelen hebben een	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						(overwegend intensieve) recreatieve functie en worden als zodanig ook gebruikt. De ontgrenzing omvat een oppervlakte van bijna 10 ha, maar van een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid is niet of nauwelijks sprake. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen die in gebruik zijn als dagrecreatieterrein en vrijwel volledig bestaan uit intensief onderhouden gazons. Bij voortzetting van het huidige gebruik is het ook niet realistisch om de natuurambitie te willen nastreven zoals deze in het Natuurbeheerplan is geformuleerd.		
95.1.2025	Twiske Haven, Noorderlaaik, Oostzaan (502l)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied in gebruik is voor recreatie.	Niet wijzigen	Deze gronden zijn onderdeel van NNN-gebied Twiske, een gebied dat tevens begrensd is als Vogelrichtlijngebied binnen Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske. Voor de locatie geldt dat de actuele waarde voor natuur, buiten de waarde die het heeft als foerageerroute voor meervleermuizen, beperkt is doordat grote delen van het jaar sprake is van intensieve dagrecreatie. Op deze locatie was een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling van een camping met camperplaatsen en ecolodges. Voor deze ontwikkeling heeft de gemeente Oostzaan eerder (los van dit ontgrenzingsvoorstel) aan ons verzocht om	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						te beoordelen of de meerwaardebepaling, zoals bedoeld in artikel 6.53, vijfde lid, onder b, van de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022) hiervoor van toepassing kan zijn. De provincie heeft hierover negatief geoordeeld (bij brief d.d. 15 november 2024), met als belangrijkste reden dat het initiatief leidt tot verstoring midden in het NNN, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden rust, stilte en donkerte blijvend afnemen. Om dezelfde reden wordt in dit besluit deze locatie in het NNN gehouden.		
96.1.2025	Berkmeerdijk, Obdam (510a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Landschap Noord-Holland stelt voor om deze percelen te begrenzen. De percelen zijn zeer kansrijk om het weidevogelgebied uit te breiden en te versterken.	Wijzigen	De percelen liggen in het oostelijke deel van Polder Berkmeer in de nabijheid van gronden die deel uitmaken van NNN-gebied Bergermeerpolder en Loterijlanden. Het gebied biedt habitat aan weidevogels en vormt nog altijd een kerngebied met relatief grote dichtheden aan broedparen van kritische weidevogelsoorten als grutto, tureluur en kievit. Vanwege de ligging nabij bestaande weidevogelkerngebieden is de potentie voor het succesvol ontwikkelen van extra weidevogelleefgebied kansrijk. Noord-Holland heeft internationaal gezien een belangrijke verantwoordelijkheid om weidevogels te beschermen.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
97.1.2025	Elswoutslaan, Overveen (512c)	NNN	Ontgrenzing	Staatsbosbeheer (SBB) stelt deze ontgrenzing voor. Het betreft een fietsenstalling, het middenstuk van het parkeerterrein, de aardappelkelder (theater) en het grasveld daaromheen, een werk- en parkeerterrein van SBB en een zanddepot, een deel van de voormalige paddock en de tredmolen achter de boerderij.	Wijzigen	De ontgrenzing heeft betrekking op delen van het erf rondom het landgoed Elswout die gebruikt worden voor functies die niet passen in het NNN (parkeerplaats, zanddepot, fietsenstaling etc.). De ecologische beoordeling wijst uit dat actueel geen sprake is van bijzondere natuurwaarden en dat het nastreven van de natuurambitie om park- en stinzenbos te ontwikkelen niet realistisch is binnen dit gebied.	Nee	Nee
98.1.2025	Utopia, Stuifweg, Texel (514b)	NNN	Begrenzing	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Het perceel ligt in de nabijheid van Natura 2000-gebied. Actueel draagt het perceel niet bij aan de realisatie van Natura 2000-doelen, maar er is wel een potentie om bij te dragen aan instandhoudingsdoelstellingen die geformuleerd zijn voor diverse Vogelrichtlijnsoorten. Begrenzing van het perceel leidt tot uitbreiding van het naastgelegen natuurgebied Utopia. Dit natuurgebied vormt met de aanwezige eilanden een belangrijk broedbiotoop voor aangewezen Vogelrichtlijnsoorten. Vanwege de ligging langs de Waddenzee biedt het perceel, in samenhang met het bestaande natuurgebied, een potentiële leefgebiedsfunctie voor trekvogels. In het perceel kan (internationaal bijzondere) natuur ontwikkeld worden die aansluit op de situatie in natuurgebied Utopia. Een	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
						begrenzing draagt bij aan de robuustheid van het bestaande NNN natuurgebied. Er is in het bestaande natuurgebied sprake van abiotische omstandigheden die bijzondere natuur mogelijk maken, zoals brakke, kalkrijke en schrale omstandigheden. In het perceel liggen kansen voor uitbreiding van natuurwaarden die afhankelijk zijn van dergelijke abiotische omstandigheden.		
99.1.2025	Zuidschinkeldijk, Callantsoog (514c)	NNN	Begrenzing	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Natuurmonumenten heeft een begrenzingsvoorstel ingediend voor het noordelijke deel van het perceel. Het zuidelijke deel is reeds begrensd. Samen vormen de delen één natuurlijke eenheid, die ook als zodanig door natuurmonumenten wordt beheerd. Het perceel ligt in het duingebied. Afgaande op de waarnemingen van vaatplanten is sprake van een combinatie van vochtige hooilanden en vegetaties die kenmerkend zijn voor open duinen en die deels mogelijk ook te classificeren zijn als habitattype Grijze duinen (kalkarm). Dit betreft internationaal bijzondere natuur die karakteristiek is voor Noord-Holland. Vanwege de ligging in Natura 2000-gebied, de mogelijke bijdrage aan de doelen voor dit Natura 2000-gebied en de aanwezige gradiënten begrenzen wij het perceel als geheel als NNN.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
100.1.2025	Kreugerlaan, Weesp (514d)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor. Het betreft een boomgaard.	Wijzigen	Op het perceel bevindt zich een hoogstam boomgaard. Het perceel is gelegen in Natura 2000 gebied en ligt midden in het NNN. De boomgaard draagt niet bij aan de realisatie van Natura 2000-doelen of ecologische kernkwaliteiten waarvoor het Naardermeergebied is begrensd als NNN-gebied. De boomgaard is vooral lokaal van landschapsecologische betekenis. Vanwege de ligging in Natura 2000-gebied, de ligging tegen bestaand NNN-gebied, de cultuurhistorie en de lokale ecologische heeft het waarde om de hoogstamboomgaard als NNN te begrenzen.	Nee	Nee
101.1.2025	Melkmeent, Hilversum (514f)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Het merendeel van dit perceel is reeds als NNN begrensd en het gehele perceel ligt in Natura 2000-gebied Naardermeer. Vanwege de ruimtelijke en ecologische samenhang van het perceel met de gehele schil rond het Naardermeer is het van belang om dit perceel als NNN te begrenzen.	Nee	Nee
102.1.2025	Sportpark Berestein, Kininelaantje, Hilversum (514g)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Natuurmonumenten stelt deze ontgrenzing voor. Deze percelen hebben de bestemming 'sport'.	Wijzigen	De percelen hebben een sportbestemming. Er is geen sprake van ontwikkelmogelijkheden voor beschermwaardige natuur en een ontgrenzing doet geen afbreuk aan de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	**Locatie**	**Werkings-gebied**	**Begrenzen of ontgrenzen**	**Toelichting bij het wijzigingsvoorstel**	**Besluit GS**	**Motivatie**	**Wijziging WKW/BL**	**Consul-tatie PS**
103.1.2025	Utrechtseweg, Hilversum (514h)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Natuurmonumenten stelt deze be- en ontgrenzing voor.	Wijzigen	Het betreft het begrenzen van een aantal bosschages in het oosten van een perceel in de nabijheid van het woonerf aan de Utrechtseweg 160. Hoewel actueel alsook potentieel geen sprake is van bijzondere natuurwaarden, willen wij deze bosschages wel als NNN begrenzen. Op die manier ontstaat een beter en logischer aaneengesloten NNN-gebied. Daarnaast is er op het voorerf een kleine kaartcorrectie uitgevoerd. Hier was abusievelijk, bij een eerdere ontgrenzing, een snippertje van het perceel in het NNN gebleven. Dit wordt nu hersteld.	Nee	Nee

Overzicht Natuurnetwerk Nederland (NNN) hectaren per wijzigingsvoorstel

Voorwaarde voor het wijzigen van de begrenzing is dat de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in ieder geval niet afneemt en zoveel mogelijk gelijk blijft. Aan die voorwaarden wordt voldaan. De totale oppervlakte NNN neemt naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit niet af. Ook het door GS gehanteerde uitgangspunt dat de oppervlakte van het NNN zo veel mogelijk gelijk blijft is bij dit wijzigingsbesluit gevolgd. De totale oppervlakte NNN neemt, afgerond op hele hectaren, naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit niet toe of af.

NNN wijzigen		
nummer	*ontgrenzen*	*begrenzen*
22.1.2025	-0,07	
23.1.2025		0,79
27.1.2025		0,24
28.1.2025	-2,41	
29.1.2025	-0,43	
30.1.2025	-0,25	0,32
31.1.2025	-0,02	
32.1.2025		1,53
33.1.2025	-0,77	0,03
34.1.2025	-2,08	0,001
35.1.2025	-3,18	
36.1.2025	-4,17	0,13
37.1.2025	-0,01	
38.1.2025	-0,44	
39.1.2025	-0,02	
40.1.2025	-0,52	
41.1.2025	-0,38	0,36
42.1.2025	-1,66	
43.1.2025	-0,05	

44.1.2025	-0,02	0,002
45.1.2025	-0,05	
46.1.2025	-1,03	
47.1.2025		1,85
48.1.2025	-0,01	
49.1.2025	-0,11	0,04
50.1.2025	-1,03	
51.1.2025	-1,43	
52.1.2025	-4,41	
53.1.2025	-1,74	
54.1.2025	-0,07	
55.1.2025	-148,64	0,02
56.1.2025		1,06
57.1.2025	-0,13	
58.1.2025	-1,93	
59.1.2025	-0,35	
60.1.2025		4,21
61.1.2025	-2,23	1,37
62.1.2025	-0,36	
64.1.2025		29,74
65.1.2025	-0,71	0,07
67.1.2025	-0,37	
68.1.2025	-18,90	
69.1.2025	-0,31	
70.1.2025		9,47
71.1.2025		0,59
72.1.2025	-1,25	

73.1.2025		46,64
74.1.2025	-11,09	
75.1.2025		8,59
77.1.2025		0,36
78.1.2025	-3,44	
79.1.2025		107,25
81.1.2025		1,36
82.1.2025	-0,17	
83.1.2025	-0,26	
84.1.2025	-0,04	
85.1.2025		1,05
86.1.2025		0,78
87.1.2025	-1,61	
89.1.2025	-1,73	
90.1.2025	-3,11	
92.1.2025	-1,17	
93.1.2025	-1,57	
94.1.2025	-9,39	
96.1.2025		10,38
97.1.2025	-0,47	
98.1.2025		7,22
99.1.2025		0,60
100.1.2025		0,42
101.1.2025		0,10
102.1.2025	-0,90	
103.1.2025	-0,01	0,17
totaal	**-236,49**	**236,75**

NNN niet wijzigen		
nummer	*ontgrenzen*	*begrenzen*
24.1.2025		2,29
25.1.2025	-0,53	
26.1.2025	-1,17	
45.1.2025	-0,65	
63.1.2025	-21,60	
66.1.2025	-17,78	
76.1.2025		0,22
80.1.2025		3,33
91.1.2025	-2,49	
95.1.2025	-1,17	

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.E.A.A.M. Ooms
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144823
marissa.ooms@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 FEB. 2025

Kenmerk
2368271/2368288

Uw kenmerk

Betreft: Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (ontwerp)

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
De vaststelling van het ontwerp van de Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I.

Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden, zoals het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Provinciale Monumenten en Landelijk Gebied. De werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben uw Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.2 Delegatiebesluit OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.3 Delegatiebesluit OV NH2022).

Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. Hierover zijn uw Staten in meerdere brieven geïnformeerd.[1] De werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli en 1 februari.

Wij maken nu gebruik van de bevoegdheid om de begrenzing van de werkingsgebieden daar waar nodig te wijzigen. Deze ronde bevat geen wijzigingen in de inhoud van de bijlagen behorende bij de OV NH2022.

[1] Zie o.a. de brieven met de kenmerken 1746799/1746804, 1775263/1775315 en 1775263/1855384.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

In de bijlage treft u een overzicht aan van de voorgestelde wijzigingen die wij begin maart in ontwerp ter inzage leggen.

Wijziging werkingsgebieden

Deze ronde betreft de volgende soorten wijzigingen in de werkingsgebieden:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten, ministeries, waterschappen, bedrijven, of organisaties zijn ingediend;
- Wijzigingen ten behoeve van de optimalisatie en afronding van het Natuurnetwerk;
- Verbeteringen van kennelijke onjuistheden op de kaart;
- Situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast.

Het gaat om in totaal 102 voorgestelde wijzigingen in de hieronder genoemde werkingsgebieden. Van deze wijzigingsvoorstellen leiden er 93 daadwerkelijk tot een wijziging in de begrenzing van de werkingsgebieden.

- Natuurnetwerk Nederland (NNN)
- Beschermd Landschap (BL)
- Landelijk Gebied (LG)
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Stiltegebieden
- Vaarwegbeheer – rechtstreeks werkende regel
- Wegen met provinciale geluidproductieplafonds
- Beperkingengebied provinciale wegen

De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in de tabel in de bijlage. Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart is er een viewer beschikbaar:

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=5d1d4d8e4aa54764ab2ca09107e2a9e5

In het kader van een eerder gedane toezegging aan uw Staten hebben wij een instructievideo gemaakt om de werking van de viewer inzichtelijk te maken:

https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s

Deze instructievideo stellen wij beschikbaar als onderdeel van de terinzagelegging, ten behoeve van de verbetering van de begrijpelijkheid van de wijzigingen voor inwoners en organisaties.

Ontgrenzing stiltegebied ijsbaanterrein in Wormer

In deze ronde zijn wij voornemens om het ijsbaanterrein in Wormer van het stiltegebied te ontgrenzen (zie wijzigingsnummer 18.1.2025). De begrenzing van het stiltegebied ligt nu al over een sportbestemming. Er wordt o.a. gevoetbald. Het is in algemene zin ongebruikelijk dat sportterreinen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd. Met de ontgrenzing van het werkingsgebied wordt dit hersteld. De gemeente Wormerland heeft daarnaast een ontheffingsverzoek ingediend voor het Beschermd Landschap (BL) en het Landelijk Gebied op deze locatie. De besluitvorming hierover volgt separaat van de nu voorliggende ontgrenzing. Het ontheffingsverzoek wordt aan de commissie voorgelegd als uit de beoordeling volgt dat GS voornemens zijn hierop positief te besluiten. Wij leggen de voorgenomen wijziging van het werkingsgebied in de OV NH2022 vanaf begin maart 6 weken in ontwerp ter inzage. In de tijdslijn betekent dit dat de commissie Ruimte zich eerder uitspreekt over de eventuele voorgenomen ontheffing van het BL, dan dat wij definitief besluiten over de aanpassing van het stiltegebied in de OV NH2022.

Wijzigingen in het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De provincie is verantwoordelijk voor de voltooiing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Voor een optimaal netwerk is het nodig om de grens op sommige plekken aan te passen. Zo komen percelen met kansen voor de natuur in het netwerk te liggen en percelen met minder natuurwaarde juist buiten het NNN. Het natuurnetwerk neemt daarmee toe in kwaliteit en er ontstaan beter verbonden leefgebieden met grotere onderlinge samenhang, waardoor planten en dieren meer kans hebben om te verspreiden.

Om te komen tot een aaneengesloten natuurnetwerk wordt deze ronde een besluit genomen over 81 voorstellen om de NNN-begrenzing aan te passen. Het gaat om grensaanpassingen door heel Noord-Holland, van Texel tot aan de Oostelijke Vechtplassen. Veel van de voorstellen komen voort uit lopende gebiedsprocessen, waar de provincie in gesprek is met betrokken grondeigenaren, pachters en partners over de afronding van het NNN. Het besluit geeft duidelijkheid over welke gronden binnen of buiten het netwerk (komen te) liggen.

De herbegrenzingsvoorstellen zijn ecologisch beoordeeld. Herbegrenzingen om ecologische redenen dienen bij te dragen aan de verhoging van de wezenlijke kenmerken en waarden of potenties daarvoor, of het robuuster maken van het netwerk. Daarnaast weegt (in mindere mate) de realisatiekans mee (haalbaarheid en draagvlak).

Voorwaarde voor het wijzigen van de begrenzing is dat de oppervlakte van het NNN in ieder geval niet afneemt en zoveel mogelijk gelijk blijft. Aan die voorwaarden wordt voldaan. De totale oppervlakte NNN neemt naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit niet af. Ook het door Gedeputeerde Staten gehanteerde uitgangspunt dat de oppervlakte van het NNN zo veel mogelijk gelijk blijft is bij dit wijzigingsbesluit gevolgd. De totale oppervlakte NNN neemt, afgerond op hele hectaren, naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit niet toe of af. Onder de tabel wijziging werkingsgebieden (zie de bijlage) is een overzicht opgenomen waarin per NNN-wijzigingsvoorstel het aantal hectaren (toename of afname) genoemd wordt.

In deze ronde worden percelen begrensd als NNN die bijdragen aan de realisatie van een samenhangend en robuust natuurgebied dan wel ter bescherming van specifieke soorten van ecologisch hoge waarde of de realisatie van een natuurverbinding. In de gebiedsprocessen wordt soms een ontgrenzing gekoppeld aan afspraken over natuurrealisatie op de overige percelen van de eigenaar. De ontgrenzingen betreffen veelal percelen met woonbestemming of percelen waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast dan wel kennelijke onjuistheden in de kaart. De voorgestelde herbegrenzingen zijn gebaseerd op artikel 6.55 van de OV NH2022 in samenhang met artikel 6.7 van het Delegatiebesluit OV NH2022.

De meeste herbegrenzingen zijn van beperkte omvang. Deze ronde zijn er ook enkele grotere wijzigingen. Het betreft:

<u>Bloemendalerpolder en Zuurvenspolder (circa 155 hectare erbij)</u>

In deze ronde worden twee grote nieuwe natuurgebieden begrensd: de Bloemendalerpolder, nabij Weesp (wijzigingsnummer 79.1.2025) en de Zuurvenspolder in de gemeente Bergen (wijzigingsnummer 73.1.2025). De bestuurlijke besluitvorming over de opname van deze gebieden in het NNN heeft reeds eerder plaatsgevonden.

De Bloemendalerpolder is het natuurcompensatiegebied voor het verlies van de natuurwaarden voor het nieuwe woongebied Weespersluis. De afspraken tussen overheden en marktpartijen zijn in september 2012 in een samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst vastgelegd en daarna in het bestemmingsplan "Bloemendalerpolder voormalig grondgebied Muiden".

In de Zuurvenspolder is een aantal percelen die in bezit zijn van de provincie al begrensd. Op 26 september 2024 besloot de gemeenteraad van Bergen om ook voor de gemeentelijke gronden begrenzing als NNN aan te vragen bij de Provincie Noord-Holland. Daarnaast heeft Landschap Noord-Holland (LNH) recent een paar percelen in bezit

gekregen. Met het begrenzen van percelen van de gemeente en de nieuwe percelen van LNH als NNN is sprake van het versterken van de robuustheid van bestaand NNN-gebied.

Ontvangstgebieden recreatiegebieden (circa 25 hectare eraf)

De gebieden van de recreatieschappen in Noord-Holland zijn zo'n vijfendertig jaar geleden door het Rijk aanwezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (nu NNN). In de recreatiegebieden liggen zogenaamde ontvangstgebieden. Dit zijn plekken waar de bezoeker het recreatiegebied binnenkomt en waar vaak ook de meeste voorzieningen zijn (strandjes, parkeerplaatsen, zonneweiden, honden uitlaatvelden etc.). Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve en toenemende recreatieve gebruik, niet worden gerealiseerd. In deze ronde wordt daarom een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en lage potentie uit het NNN gehaald. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde of potentie te gaan begrenzen. Het betreft de wijzigingsnummers 46.1.2025, 50.1.2025, 51.1.2025, 52.1.2025, 74.1.2025, 87.1.2025, 89.1.2025, 90.1.2025, 92.1.2025, 93.1.2025 en 94.1.2025.

Grootschalige kaartverbetering: verkeersbestemming uit het NNN (circa 150 hectare eraf)

Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgeteld om een behoorlijk oppervlakte. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart. In deze ronde worden alle verharde wegen met bijbehorende bermen uit het NNN gehaald. Het betreft de wijzigingsnummers 38.1.2025, 55.1.2025, 61.1.2025, 68.1.2025 en 82.1.2025. Hierbij wordt aangesloten bij de rijksregels die gelden voor Natura 2000 gebieden. In deze zogenaamde algemene exclaveringsformule staat: ''Bestaande bebouwing, erven, tuinen, verhardingen en hoofdspoorwegen maken geen deel uit van het aangewezen gebied, tenzij expliciet wel bij de aanwijzing betrokken.''

Broekpolderweg Uitgeest (circa 30 hectare erbij)

Deze percelen liggen dicht bij het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. Dit Natura 2000-gebied is onder andere aangewezen als Vogelrichtlijngebied voor de bescherming van de volgende niet-broedvogelsoorten: smient, slobeend en grutto. De percelen liggen in het natuurlijke verspreidingsgebied van deze soorten. De percelen kunnen indirect bijdragen aan de realisatie van Natura2000-doelen en kunnen ook een versterkende functie hebben als leefgebied voor andere trekvogels. De percelen liggen in een weids, open en waterrijk klei-/veenpolderlandschap met geschikt habitat voor weidevogels. Dit betreft internationaal bijzondere, weinig voorkomende natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt en daarom een grote verantwoordelijkheid voor heeft. Het begrenzen van de percelen draagt bij aan de robuustheid en samenhang van het NNN-gebied. De percelen zullen naar verwachting op korte termijn worden ingericht als "Vochtig weidevogelgrasland". Het betreft wijzigingsnummer 64.1.2025.

Geen consultatie Statencommissie

Met uw Staten is afgesproken dat wij wijzigingen in de categorieën "klein maar ingrijpend" of "groots en meeslepend" ter consultatie aan u voorleggen (via de betreffende Statencommissie). Dit geldt ook voor wijzigingen die voortkomen uit moties en toezeggingen. Wij zijn van mening dat geen van de voorgestelde wijzigingen binnen deze categorieën vallen. Het betreft namelijk veelal technische correcties, verbeteringen van kennelijke onjuistheden en kleine (niet-ingrijpende) wijzigingen. De begrenzingen van het NNN in de Bloemendalerpolder en Zuurvenspolder (zie de toelichting hierboven) zijn weliswaar van grote omvang (circa 155 hectare erbij), maar de bestuurlijke besluitvorming over deze begrenzingen heeft reeds plaatsgevonden. Derhalve wordt deze ronde wijzigingen niet ter consultatie aan uw Staten voorgelegd. Uiteraard informeren wij u opnieuw zodra wij de wijzigingen en de nota van beantwoording definitief vaststellen.

Vervolg

Wij leggen het ontwerp van de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I met de bijbehorende viewer begin maart ter inzage. Eenieder kan in deze periode op het ontwerp reageren. De ontvangen reacties worden verwerkt en, waar van toepassing, meegenomen in de definitieve vaststelling. Wij stellen de wijzigingen en de bijbehorende nota van beantwoording in juni 2025

definitief vast. Uw Staten worden hierover geïnformeerd. De wijzigingen treden per 1 juli 2025 in werking.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (tabel met toelichting op de wijzigingen)

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18116
Extern Zaak ID	1955162
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	7.b
Titel	Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	12 mei 2025

Toelichting

Op 3 januari 2025 diende het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam een ontheffingsverzoek in ten behoeve van het plan De Lange Weeren. Op 25 maart besloten GS de ontheffing als concept vast te stellen en deze aan de Statencommissie Ruimte voor te leggen voor een bespreking. Op 12 mei heeft de Statencommissie over het verlenen van de ontheffing positief geadviseerd. Daarom hebben GS het ontheffingsbesluit nu definitief vastgesteld.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

N. Haran

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143544

harann@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 MAART 2025

Kenmerk

1955162/2388979

Uw kenmerk

Betreft: Ontheffingsverzoek gemeente Edam Volendam ten behoeve van het plan De Lange Weeren

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B--agenda van de commissie Ruimte van 12 mei 2025 te plaatsen.

Wat is de reden?

De gemeente Edam Volendam verzoekt ons om een ontheffing voor het plan De Lange Weeren te verlenen. Conform eerdere afspraken willen we een voornemen tot ontheffingverlening met de commissie bespreken.

Wat vragen wij aan de commissie?

We kijken vanuit een positieve grondhouding naar het plan van de gemeente Edam Volendam. De gemeente verzoekt GS om een ontheffing te verlenen van het Beschermde Landschap in Lange Weeren zodat de beoogde ontwikkeling mogelijk wordt. We vragen aan de commissieleden om het verzoek en de ontwerp-ontheffing te bespreken.

Om welk GS-besluit gaat het?

In onze brief van 17 december 2024 hebben we een eerder verzoek van de gemeente om het plangebied De Lange Weeren van het werkgebied Beschermde Landschap (toen nog Bijzonder Provinciaal Landschap) te ontgrenzen afgewezen. Daartegenover gaven we aan dat we welwillend staan voor de woningbouwontwikkeling De Lange Weeren indien de ontwikkeling materieel past binnen de intentie van het Bestuursakkoord: gebiedsontwikkeling met behoud en ontwikkeling van de groene en recreatieve kwaliteiten van de Rijksbufferzone. Een verlening van een ontheffing voor plan Lange Weeren was toen nog niet aan de orde.

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

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

Dit voorstel is gebaseerd op de Omgevingsverordening NH2022 waarin de regels voor Beschermd Landschap in de weg staan voor de realisatie van woningbouw in Lange Weeren. Deze regels bevatten wel een grondslag voor woningbouw passend binnen het bestuursakkoord Pilot Waterland. Gezien de relatie met het bestuursakkoord Pilot Waterland en de bijzondere omstandigheden geschetst door de gemeenten (zie bijgevoegde brief gemeenten) hebben wij het voornemen om een ontheffing aan de gemeenten te verlenen en vragen wij u om de aanvraag en de ontwerp-ontheffing te bespreken.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Op 20 november 2024 debatteerden de Statenleden van de commissie Ruimte over de vooraankondiging van het plan. In dit debat gaven we aan dat we nog geen besluit hebben genomen over het plan en dat een voorgenomen besluit van Gedeputeerde Staten pas aan Provinciale Staten wordt voorgelegd nadat alle afwegingen grondig zijn onderbouwd.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Provinciale medewerking aan het voorstel zou de realisatie van een nieuwe wijk met 1160 woningen mogelijk maken. Hiermee kan de gemeente bijdrage aan de (regionale) bouwopgave , kwaliteitsimpuls aan het landschap en de realisatie van de waterberging.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

Geen

Met wie is dit (extern) afgestemd?

Met de gemeente Edam-Volendam en met de hoogheemraadschap hollands noorderkwartier.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Ja, de gemeente heeft inwoners betrokken door stadsgesprekken, nieuwebrieven en bewonersbijeenkomsten

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Na de behandeling in uw commissie Ruimte zullen wij een besluit nemen over de aangevraagde ontheffing. Hierbij wordt de gemeente door ons op de hoogte gesteld van de bespreking van de ontwerp-ontheffing in de commissie.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Nee, er komt geen evaluatie.

Is er een link met Europa?

Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?

Na de commissiebehandeling nemen wij een besluit over de ontheffingsaanvraag ten behoeve van de realisatie van het plan De Lange Weeren (gemeente Edam-Volendam).

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

4 bijlage(n)

Ontheffingsverzoek gemeente Edam Volendam
Ontwikkelkader Lange Weeren
Overwegingen ontheffingsverzoek gemeente Edam Volendam
Conceptontheffing

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

INGEKOMEN 7 JAN. 2025

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
19 december 2024	1955162/2354292	Z23120535	3 januari 2025
Onderwerp	Doorkiesnummer	Bijlage(n)	
Verzoek ontheffing De Lange Weeren Beschermd Landschap	Lisa Rinkel (0299) 398 398	-	

Geachte leden van Gedeputeerde Staten,

Na een unanieme vaststelling van het Ontwikkelkader De Lange Weeren op 11 juli 2024 hebben wij u bij brief van 18 juli 2024 verzocht om De Lange Weeren te ontgrenzen van het Beschermd Landschap. Bij brief van 19 december 2024 geeft u aan dat ontgrenzing in deze fase van het project nog niet aan de orde is. Als tussenstap bent u bereid om een ontheffing voor De Lange Weeren te verlenen. Middels deze brief vragen wij op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 deze ontheffing bij u aan.

Bestuursakkoord Pilot Waterland
De ontwikkeling van De Lange Weeren is reeds voorzien in het Bestuursakkoord Pilot Waterland en is mogelijk gemaakt binnen de instructieregels ten aanzien van het Bijzonder Provinciaal Landschap (artikel 6.59, achtste lid, van de Omgevingsverordening NH2022). Het bestuursakkoord uit 2011 betreft een akkoord van de Provincie Noord-Holland, het Rijk, de gemeenten Edam-Volendam, Waterland, Wormerland, Landsmeer en Oostzaan en stadsdeel (Amsterdam) Noord om de ontwikkeling van woningen mogelijk te maken in de voormalige Rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend. Naderhand is de Rijksbufferzone overgedragen aan de Provincie, waarna het een provinciale bufferzone werd. In 2020 zijn alle beschermingsregimes in de Provincie Noord-Holland ondergebracht onder het regime van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) (na de wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 per januari 2025: Beschermd Landschap (BL).

Onderdeel van het bestuursakkoord was dat in de Rijksbufferzone gebouwd mocht worden, mits er wordt bijgedragen aan die Rijksbufferzone door middel van het storten van een bedrag per woning in een fonds. Omdat de Rijksbufferzone niet langer bestaat kan aan dit deel van het bestuursakkoord geen uitvoering meer worden gegeven. Eind 2019 biedt de gedeputeerde namens Gedeputeerde Staten dan ook ruimte om in de geest van het bestuursakkoord een alternatief plan in te dienen.

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Bij brief van 19 december 2024 geeft u aan dat om De Lange Weeren als volwaardig alternatief voor het Bestuursakkoord Pilot Waterland te kunnen aanmerken, u in het plan De Lange Weeren extra kwaliteiten verwacht bovenop wat men van een regulier nieuwbouwplan mag verwachten. Deze extra kwaliteiten moeten concreet aantoonbaar zijn en gericht zijn op het versterken van de kwaliteiten van de voormalige Rijksbufferzones, zoals water, natuur, landschap en recreatie. Hieronder lichten wij per thema toe waar deze extra kwaliteiten in het plan naar voren komen.

Water

Bij piekbuien is duidelijk waarneembaar dat hemelwater afstroomt richting De Lange Weeren. De Lange Weeren fungeert namelijk als noodventiel voor Volendam. Bij een T1000 bui bergt het gebied in de huidige situatie ongeveer 56.700 m^3 aan hemelwater. Nu we De Lange Weeren gaan bebouwen betekent dit dat we deze berging moeten compenseren. Voor De Lange Weeren gaan we echter verder. Daarom is de ontwikkeling van De Lange Weeren gebaseerd op het principe bodem en water sturend. We vinden het van groot belang dat er integraal wordt gewerkt aan een programma op het gebied van onder andere water, natuur, cultuurhistorie, landschap en recreatie in relatie tot de bebouwde omgeving. We zien De Lange Weeren dan ook als een kans om de bestaande risico's van de huidige bebouwde omgeving zo veel mogelijk op te lossen. Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van De Lange Weeren is dan ook het integraal oplossen van de gecombineerde waterbergingsopgave van Volendam, die wordt geschat op 150.000 m^3.[1]

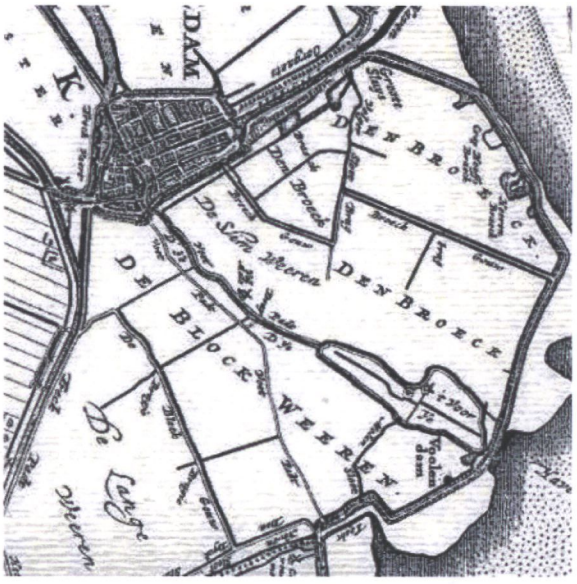
Om genoeg water te kunnen bergen in De Lange Weeren om de gecombineerde waterbergingsopgave van Volendam op te lossen, worden de sloten verbreed tot een streefbreedte van 8 meter en plaatselijk tot minimaal 6 meter. Daarnaast worden er in de flanken extra open water en rietlanden gerealiseerd. Als onderdeel in de gehele planontwikkeling wordt tevens een verbinding gerealiseerd tussen de polder Katwoude en De Lange Weeren. Dit zorgt voor een robuust en flexibel watersysteem voor beide polders. We kiezen er daarnaast voor om De Lange Weeren beperkt op te hogen. Hierdoor kan de bestaande kavelstructuur en de huidige waterhuishouding zo veel mogelijk behouden blijven, is er minder zand nodig voor ophoging en ontstaat er meer bergingscapaciteit in de wijk. Door de wijziging in het beheer en de inpassing van waterberging, komen delen van het gebied onder water te staan. Hierdoor transformeert het huidige veenweidelandschap naar een divers veenlandschap wat zorgt voor een verrijking van de ecologie en biodiversiteit in De Lange Weeren.

We zetten bij De Lange Weeren in op een waterbufferingsgebied waarmee we ook de potentieel maatschappelijk ontwrichtende situatie in de 'Volendammer-meer' oplossen. De 'Volendammer-meer' betreft een gebied in de kern van Volendam wat van oorsprong een verbreding was van het IJ, zie afbeelding 1 op de volgende pagina. Omdat ook dit binnenwater een potentieel gevaar vormde en inpoldering wel lucratief leek, vroeg het stadsbestuur octrooi voor het droogmaken van het Volendammer-meer.

[1] De gecombineerde waterbergingsopgave is door het HHNK bepaald op basis van de vorige klimaatscenario's. Met de nieuwe klimaatscenario's ligt deze opgave hoger.

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Inmiddels is het Volendammer-meer naast een park (Boelenspark) ook een dichtbebouwd en dichtbevolkt gebied, zie afbeelding 2. Het gebied is daarnaast erg laag gelegen (-3,4 m NAP). Wanneer de polder De Lange Weeren verzadigd raakt, bestaat in de huidige situatie het risico dat het water het Volendammer-meer instroomt. Met een overstroming van het gebied tot gevolg. Dit is onwenselijk vanwege een hoog schaderisico en het ontstaan van een maatschappelijk ontwrichtende situatie. Om dit te voorkomen, wordt ook de kade rondom het Volendammer-meer verhoogd. Om ervoor te zorgen dat al het water daadwerkelijk afvoert naar De Lange Weeren zijn alle kunstwerken in beeld gebracht en worden deze waar nodig aangepast en verbeterd om de afvoercapaciteit naar De Lange Weeren te vergoten.



Afbeelding 1: de IJe op de kaart van Jan Jansz. Dou, 1745.



Afbeelding 2: locatie Volendammer-meer, luchtfoto 2024.

Om te beoordelen of het ontwerp van De Lange Weeren bestand is tegen extreme neerslag, is er een integraal hydraulisch model opgesteld voor de gehele polder. Op basis van de 18-buienmethodiek van het Hoogheemraadschap Hollands Noorder Kwartier (HHNK) zijn door Nelen & Schuurmans en in nauwe samenwerking met het HHNK, verschillende extreme neerslagscenario's doorgerekend (T10, T100, T1000). Deze methodiek is gebaseerd op de basisneerslagstatistiek van het Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA) en is een doorvertaling van de nieuwste klimaatscenario's van het KNMI (2023). Voor alle doorgerekende neerslagscenario's neemt de waterbergingscapaciteit in De Lange Weeren ruimschoots toe. De maximaal berekende waterberging bij een T1000 bui is 339.000 m^3 (excl. berging bodem), ten opzichte van het oorspronkelijke uitgangspunt van circa 150.000 m^3. Zelfs in de meest extreme neerslagsituatie (T1000) komt het water niet boven straat- of vloerpeil in De Lange Weeren en functioneert het gebied nog steeds als noodventiel van Volendam. Hieruit blijkt dat dat het ontwerp voor De Lange Weeren zeer klimaatrobuust is en een motor is voor een upgrade van de klimaatbestendigheid van Volendam. Dit wordt bevestigd door het HHNK die naast de goede samenwerking tussen het HHNK en de gemeente, aangeeft tevreden te zijn over het inrichtingsplan en ontwikkelkader voor De Lange Weeren.

De Lange Weeren is een voorbeeldproject voor hoe woningbouw mogelijk gemaakt kan worden in gebieden waar extra aandacht voor bodem en water nodig is en waar regionale verschillen in bodem en water mogelijkheden bieden voor een aanpak die past bij de karakteristiek van dat gebied. Dit wordt niet alleen door het HHNK, maar ook door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderschreven[2]. Zoals ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat in zijn kamerbrief van 22 oktober 2024 aangeeft: "We houden aan de voorkant rekening met water en bodem bij de te maken afwegingen voor een robuuste ruimtelijke ordening en inrichting. Water en bodem zijn immers letterlijk de basis; dan is er veel mogelijk."[3]

Natuur, Landschap en recreatie

De Lange Weeren wordt niet alleen blauw, maar ook groen. In samenwerking met een ecoloog zijn inrichtingsprincipes voor de flanken van De Lange Weeren opgesteld. De landschappelijke flank wordt getransformeerd tot een extensief groen- en recreatiegebied. De inrichting is natuurlijk van karakter, draagt bij aan het herstel van biodiversiteit en past bij de bodemgesteldheid, waterbergingsfunctie en natuurlijke biotoop. Zoals reeds aangegeven wordt door de wijziging in het beheer, de inpassing van waterberging en de ambities ten aanzien van ecologie en recreatie, het huidige veenweidelandschap getransformeerd naar een divers veenlandschap. Voortbouwend op het huidige hoogteverloop van de percelen wordt een deel van de percelen deels afgegraven om een rijke schakering van biotopen te creëren. Ook worden er verschillende faunapassages- en tunnels aangelegd om natuurlijke verbindingen te creëren. Insecten, vogels en andere dieren die van nature voorkomen, krijgen ook hun plek in De Lange Weeren. In de bebouwde omgeving worden natuurinclusieve maatregelen getroffen om hiermee te voorzien in schuil-, nest- en foerageermogelijkheden voor fauna.

Groen is van hoge waarde voor de beleving van de wijk voor de toekomstige bewoners. In zowel de flank als in de wijk zelf is er ruimte voor recreatie. Zo komen er diverse wandel- en fietspaden, picknickplaatsen, speelplekken, loopsteigers en plekken om het water te benutten om bijvoorbeeld te kanoën of te suppen. Dit is een goede aanvulling op de recreatieve routes in de gemeente, waarbij natuurbeleving een belangrijk uitgangspunt is. De recreatieve functies in De Lange Weeren zijn daarmee niet alleen van waarde voor de nieuwe bewoners van De Lange Weeren, maar ook voor niet-bewoners van de wijk. De opzet van het plan zoekt daarnaast een logische voortzetting en opwaardering van het huidige doorlopende en kwalitatieve regionale fietsnetwerk. Er wordt daarom in de flanken een langzaam verkeersroute aangelegd en aangesloten op het regionale (fiets-)padennetwerk, door middel van een fietstunnel onder de Zeddeweg.

[2] Kamerbrief minister van Infrastructuur en Waterstaat, kenmerk IENW/BSK-2024/305752, 22 oktober 2024, p. 3.
[3] Kamerbrief minister van Infrastructuur en Waterstaat, kenmerk IENW/BSK-2024/305752, 22 oktober 2024, p. 2.



Afbeelding 3: impressie dorpshart De Lange Weeren

Het landschappelijke karakter van de flanken wordt verankerd in de wijk. Dit wordt bereikt door zowel bestaande als nieuwe watergangen een ruim profiel te geven en veel ruimte te reserveren voor groenvoorzieningen zoals rietkragen, ecologische oevers en openbaar groen. De groenstructuur dient om de wijk in te passen in het omringend landschap. De beplanting breekt het front van de bebouwing. Waar de wijk Blokgouw zich manifesteert als een harde rand in het landschap heeft De Lange Weeren zachte en afwisselende overgangen.



Afbeelding 4: impressie flank en nieuwe dorpsrand De Lange Weeren

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Binnen de nieuwe wijk komt een robuuste groenstructuur met meer groen dan gemiddeld. In tegenstelling tot een reguliere gebiedsontwikkeling waar gemiddeld 0,4 bomen per inwoner worden aangeplant, passen we in De Lange Weeren de ambitieuze stelregel 3-30-300 toe: 3 bomen zichtbaar vanuit elke woning, 30% boombedekking en 300 meter tot het dichtstbijzijnde park. We kiezen er daarnaast voor om bomen van 1e i.p.v. 3e grootte te plaatsen. Groen is immers van grote betekenis voor de klimaatbestendigheid van de wijk en de gezondheid van de inwoners. Water en hittestress spelen in toenemende mate een belangrijke rol in hoe wij onze leefomgeving ervaren. De groenstructuur vervult dan ook een belangrijke rol als waterbergingsgebied, met name in tijden van hevige neerslag, dankzij het trapsgewijze hoogteprofiel van het terrein.

Het voorliggende plan is wat ons betreft een volwaardig alternatief voor het bestuursakkoord. Zoals aangegeven gaan wij uit van een integrale benadering. Dit betekent dat de hiervoor benoemde onderdelen in samenhang moeten worden bezien. De onderdelen worden daarnaast geborgd in het omgevingsplan. Het geheel aan ambities en extra kwaliteitsimpulsen zorgt dat er een vooruitstrevende en unieke woonwijk ontstaat. Een wijk die mogelijkheden biedt voor een duurzame en klimaatrobuuste toekomst. Voor zowel de bestaande inwoners van onze gemeente, als voor de nieuwe bewoners die wij hopelijk binnen afzienbare termijn mogen verwelkomen in De Lange Weeren.

Mobiliteit
Zoals wij ook in onze brief van 18 juli 2024 erkennen staat de doorstroming en verkeersveiligheid van de regionale wegen onder druk. Wij begrijpen dat de druk op de regionale wegen door woningbouwontwikkelingen, zoals De Lange Weeren, extra toeneemt. Wij zetten ons dan ook graag in om samen met de provincie, de Vervoerregio Amsterdam en de andere gemeenten binnen de regio alle inwoners goed te informeren. Het in beeld brengen van de totale effecten van alle nieuwbouwplannen op provinciale wegen in de regio is een regionale opgave. Wij snappen dat dit niet kan zonder input vanuit de diverse gemeenten. Wij leveren hier dan ook graag vanuit ons aandeel onze bijdrage in. Om deze reden heeft Arcadis, in overleg met de gemeente en provincie, voor De Lange Weeren op basis van het regionale dynamisch verkeersmodel een rapportage opgesteld. Hierin worden de effecten van De Lange Weeren op het provinciale wegennetwerk in beeld gebracht. De definitieve versie sturen wij begin 2025 naar u toe. Wij vertrouwen erop dat de ontheffing ook zonder deze definitieve rapportage beoordeeld kan worden.

Naast de druk op de regionale wegen, benoemt u in uw brief van 19 december 2024 nog een aantal aandachtspunten ten aanzien van mobiliteit. Hieronder gaan wij daar graag op in.

Busaansluiting N517 (Zeddeweg)
In het kader van duurzame mobiliteit vinden wij het van groot belang dat De Lange Weeren ook goed bereikbaar is via het OV (bus). Het uitgangspunt is voor zowel de gemeente, EBS als de Vervoerregio Amsterdam (VRA) dat de Lange Weeren in ieder geval door één buslijn gaat worden bediend. EBS heeft aangegeven dat een nieuwe HOV-lijn niet rendabel genoeg is om door het gebied te leggen, maar dat er mogelijkheden zijn om een bestaande OV-lijn om te leggen. Welke buslijn dit gaat zijn wordt in overleg met de VRA en EBS verder uitgewerkt. Alle alternatieven gaan uit van een zuidelijke aansluiting voor openbaar vervoer op de N517 (Zeddeweg). Er wordt daarom veel waarde gehecht aan de realisatie van een aansluiting op de Zeddeweg. Met deze busontsluiting en de kortere route voor het langzaam verkeer richting Amsterdam ten opzichte van de gebruikers van de auto, proberen wij maximaal in te zetten op het zogenaamde STOMP-principe.

De aansluiting op de N517 is daarnaast niet alleen noodzakelijk voor het openbaar vervoer, maar ook voor nood- en hulpdiensten. De aansluiting wordt daarom ontworpen voor bussen, maar ook zodanig ingericht dat deze geschikt is voor nood- en hulpdiensten, zoals voorgeschreven door de veiligheidsregio en de politie. Wij houden in het ontwerp rekening met het voorkomen van gebruik (en misbruik) door ander verkeer. De bijbehorende kosten zijn integraal opgenomen in de grondexploitatie en de aansluiting wordt ook opgenomen in het omgevingsplan.

Rotonde N247-N517
Zoals ook door u wordt aangegeven blijkt uit een nadere analyse van de rotonde N247-N517, dat deze door toekomstige verkeerstoename, als gevolg van autonome groei en omliggende woningbouwprogramma's, het verkeer steeds minder goed kan verwerken. Vandaar dat bijvoorbeeld recent de busbaan op de N517 vanuit Volendam is verlengd zodat het OV de file voor de rotonde in de spits voorbij kan rijden. Tot 2040 nemen de wachtrijen toe tot meer dan 200 meter wat vraagt om grotere maatregelen. Wij kunnen uw voorstel en advies aan Provinciale Staten om deze rotonde als project op te nemen in het iMPI en om een studie naar een robuuste oplossing voor dit kruispunt op te nemen in het programma Bereikbaarheid Waterland, dan ook alleen maar onderschrijven en ondersteunen. Wij denken hier vanuit ons aandeel in de regionale opgave dan ook graag in mee.

Fietstunnel en HOV-halte
Gelet op onze ambitie voor duurzame mobiliteit, geeft een fietsverbinding (incl. tunnel) naar/op de hoogwaardige fietsverbinding Edam/Volendam - Amsterdam-Noord, De Lange Weeren een enorme kwaliteitsimpuls. Nabij De Lange Weeren is al een HOV-halte aanwezig (Hotel Volendam). De fietstunnel kan daarom ook zorgen voor een optimale verbinding met de HOV-bushalte. Hierdoor ontstaat vanaf de HOV-halte een comfortabele langzaam verkeerverbinding met Volendam. Om deze reden hebben wij een fietstunnel zowel in het ontwikkelkader als in de grondexploitatie opgenomen.

In samenhang met de door u benoemde studie naar de rotonde N247-N517 willen wij samen met u onderzoeken of de locatie van de huidige HOV-halte (Hotel Volendam) nog optimaal is. De door u benoemde wens voor een geheel nieuwe HOV-halte aan de N247, wordt in deze afweging meegenomen. Een halte aan de N247 heeft als voordeel dat alle buslijnen (HOV, spitslijnen, regulier OV en scholierenlijnen) op één locatie kunnen stoppen. Dit zorgt voor een enorme kwaliteitsverbetering voor een groter gebied dan enkel De Lange Weeren. Daarbij hoort een kwalitatieve opwaardering van deze HOV-halte, zodat deze goed toegankelijk en veilig is voor alle gebruikers. Afhankelijk van de locatie van de HOV-halte, vindt ook de definitieve locatiekeuze en verdere uitwerking van de fietstunnel plaats. Deze gezamenlijke aanpak garandeert dat de fietstunnel niet alleen voldoet aan de technische en financiële voorwaarden, maar ook optimaal bijdraagt aan de mobiliteitsdoelen.

Zowel de fietstunnel en ook de HOV-halte(s) worden in beginsel geborgd in het omgevingsplan voor De Lange Weeren. We hebben echter samen met u de ambitie om alle maatregelen te combineren. Mocht uit de studie naar de rotonde N247-N517 blijken dat deze omgezet moet worden naar een VRI, dan betekent dit dat zowel de HOV-halte als de fietstunnel in dit project worden opgenomen. Dit betreft echter een regionaal project met een doorlooptijd die naar verwachting niet parallel loopt aan de planning van De Lange Weeren. Het is niet wenselijk dat De Lange Weeren vertraging oploopt. Indien de HOV-halte op de N247 haalbaar blijkt dan wordt hiervoor mogelijk, in combinatie met de fietstunnel en voornoemde studie, een aparte ruimtelijke procedure doorlopen.

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Voor de buslijn die door De Lange Weeren gaat rijden wordt een nieuwe OV-halte gerealiseerd bij het voorzieningencluster in De Lange Weeren. Deze wordt uiteraard sociaal veilig en toegankelijk ingericht. De halte is zowel in het ontwikkelkader als in de grondexploitatie opgenomen en wordt geborgd in het omgevingsplan voor De Lange Weeren.

Verzoek om ontheffing

Wij verzoeken u ontheffing te verlenen van artikelen 6.59 en 6.59a van de Omgevingsverordening NH2022. Op grond van artikel 2.32, vijfde lid, van de Omgevingswet kunt u deze ontheffing alleen verlenen als de uitoefening van de taak of bevoegdheid waarvoor ontheffing wordt gevraagd onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd. Naar onze mening is hiervan sprake omdat in de regeling voor Beschermd Landschap steeds is voorzien in de mogelijkheid om De Lange Weeren te ontwikkelen binnen het kader van de bestuursovereenkomst Pilot Waterland. In deze brief hebben wij onderbouwd dat met het Ontwikkelkader De Lange Weeren inhoudelijk wordt voldaan aan de bestuursovereenkomst.



Afbeelding 4: impressie nieuwe woonwijk De Lange Weeren

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Tot slot

Wij vertrouwen erop met voorliggende brief voldoende gemotiveerd te hebben dat het ontwikkelkader De Lange Weeren alle kwaliteiten bezit die nodig zijn om de ontheffing te kunnen verlenen. Mocht u meer informatie wensen over De Lange Weeren, dan zijn wij uiteraard altijd bereid om een aanvullende toelichting te geven over het plan en/of uw vragen te beantwoorden. Wij willen u en uw ambtenaren danken voor het constructieve meedenken en de inzet bij het zoeken naar een passende oplossing voor het project De Lange Weeren. Wij zetten deze samenwerking graag voort en bouwen graag met u verder aan een nieuwe toekomstbestendige woonwijk in onze gemeente.

Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,	de burgemeester,
C. Rijnberg	L.J. Sievers

Memo

ONDERWERP
Memo resultaten doorrekening geactualiseerd dynamisch verkeersmodel

PROJECTNUMMER
30236037

DATUM
26 februari 2025

ONZE REFERENTIE
PU7UHJ565WA4-1609335058-97:7

VAN
RT

AAN
Gemeente Edam-Volendam

Inleiding

Gemeente Edam-Volendam heeft Arcadis gevraagd om op basis van het dynamisch verkeersmodel, wat is gebouwd voor de studie ‘Onderdoorgang Broek en Waterland’, het effect op de verkeersafwikkeling op de kruispunten Zuiderzeeweg en Zeddeweg door te rekenen indien 1.160 woningen in het plangebied De Lange Weeren worden gerealiseerd en deze woningen enkel ontsloten worden op de Zuiderzeeweg. Aanvullend is gevraagd om ook te kijken naar of de uitbreiding van het aantal woningen effect heeft op het kruispunt N247-N235. In deze QuickScan wordt antwoord gegeven op deze onderzoeksvraag.

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden, is extra verkeer toegevoegd aan het dynamisch verkeersmodel om de bouw van 220 extra woningen te modelleren.

Gehanteerde uitgangspunten

Voor deze studie zijn de volgende modellen en uitgangspunten gebruikt:

- Statisch regionaal verkeersmodel VENOM (versie 2020) met prognosejaar 2040.
- Dynamisch verkeersmodel studie ‘Onderdoorgang Broek in Waterland’ met de onderdoorgang inclusief busstroken. In deze studie is geconcludeerd dat de aanleg van de onderdoorgang zorgt voor een zwaardere belasting van de kruispunten tussen Broek in Waterland en Volendam doordat eventuele opstoppingen verplaatst worden richting Volendam.
- Er zijn geen (infrastructurele) aanpassingen aan het dynamisch model doorgevoerd. De nieuwe situatie rondom Het Schouw en N247-Bernhardlaan staat in het basismodel.
- Verkeersgeneratie woningen:
    - 5 mvt/etmaal per woning op een weekdag.
    - Omrekenfactor van week- naar werkdag bedraagt 1,11. Per etmaal resulteert dit in een verkeersgeneratie van 1.221 motorvoertuigen.
    - Het spitspercentage van de toegevoegde verkeersgeneratie bedraagt 16,6% voor een 2-uur spits op een werkdag in zowel de ochtend- als avondspits.
    - Uitgangspunt bij de kruispuntenberekeningen is een standaard spitsverloop op basis van de lokale tijden zoals gekalibreerd in het dynamisch verkeersmodel, waarbij 55% van de 2-uursspitsintensiteiten in het drukste uur zit
    - Het aandeel vetrekken in de spitsen bedraagt respectievelijk 91% (ochtendspits) en 15% (avondspits) op een werkdag.
    - Er wordt gekeken naar de gemiddelde verliestijd per tak. De maatgevende tak bepaalt de afwikkeling voor het hele kruispunt. Geregelde kruispunten (met verkeerslichten) worden beoordeeld op basis van de cyclustijd.
- De restcapaciteit van de beschouwde kruispunten is niet onderzocht.

Beoordelingskader

Onderstaande tabel geeft het beoordelingskader weer waarop de kruispunten beoordeeld worden. Voor rotondes wordt gekeken naar de gemiddelde verliestijd per tak. De maatgevende tak bepaalt de afwikkeling voor het hele kruispunt. Geregelde kruispunten (met verkeerslichten) worden beoordeeld op basis van de cyclustijd.

Tabel 1: Beoordelingskader verkeerslichten en rotonde

	Cyclustijd (verkeerslichten)	Verliestijd (rotonde)
Goed	< 90 sec.	< 40 sec.
Matig	90-120 sec.	40-60 sec.
Slecht	> 120 sec.	> 60 sec.

De Provincie Noord-Holland accepteert geen cyclustijden hoger dan 120 seconden.

Naast de cyclustijden en verliestijden zijn de kruispunten ook beoordeeld op basis van de wachtrijlengtes. Vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling en -veiligheid is het ongewenst dat een wachtrij terugloopt tot aan een voorgaand kruispunt. Dit kan gevaar opleveren voor bijvoorbeeld hulpdiensten en de bereikbaarheid van aangrenzende percelen met uitwegen op de N247.

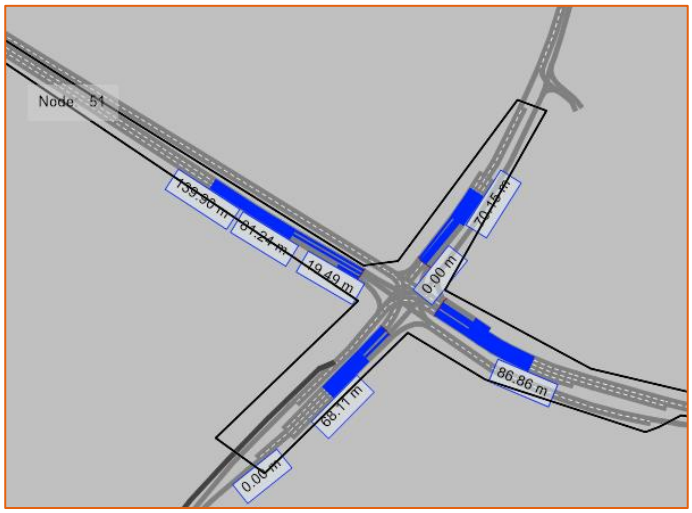
Resultaat

Kruispunt N247 - Zuiderzeeweg

Het kruispunt wordt geregeld door verkeerslichten. Dit betreft een geheel nieuw kruispunt dat in 2024 is opengesteld voor het verkeer. Aan de oostzijde is een ontsluitingsweg naar Volendam gerealiseerd.

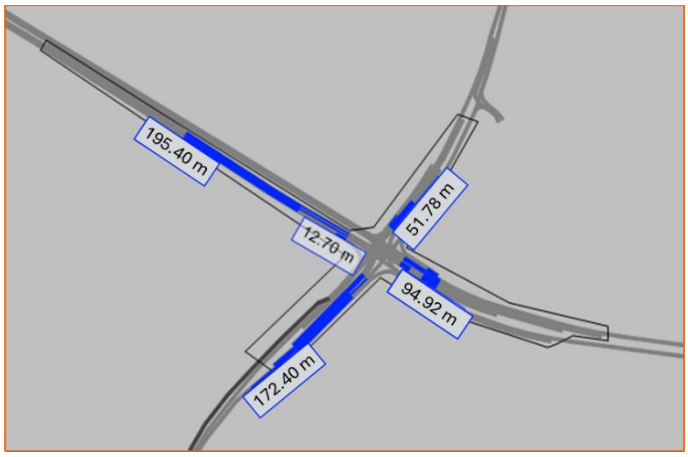
Ochtendspits

De maximale wachtrij bedraagt in de ochtendspits ongeveer 140 meter. Er is voldoende ruimte beschikbaar om deze wachtrijen op te kunnen vangen. Het kruispunt is te regelen met een goede cyclustijd van 81 seconden.



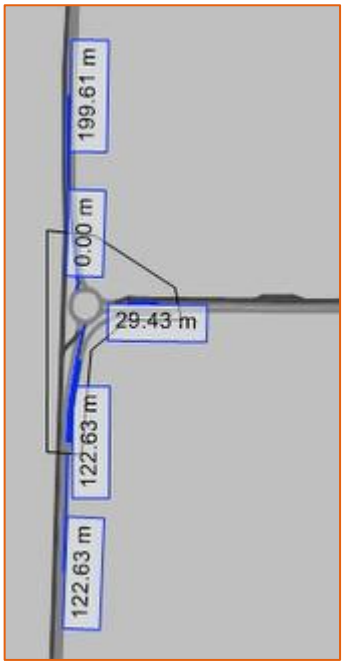
Avondspits

De maximale wachtrij bedraagt net als in de ochtendspits ongeveer 140 meter. Wel zijn ze gemiddeld langer dan in de ochtendspits. Er is voldoende ruimte beschikbaar om deze wachtrijen op te kunnen vangen. Het kruispunt is te regelen met een matige cyclustijd van 115 seconden. Door het toepassen van een andere opstelstrookindeling zou een verdere optimalisatie in de toekomst kunnen bijdrage aan een lagere cyclustijd.

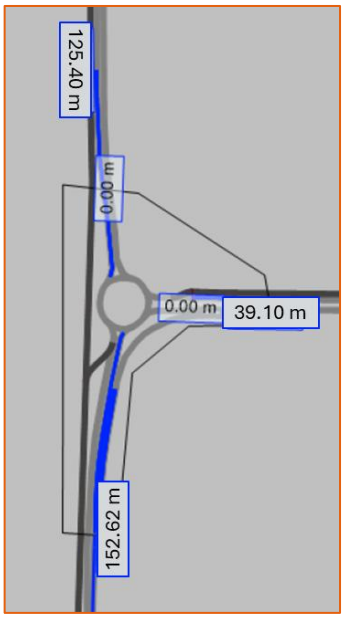


Kruispunt N247 - Zeddeweg
Het kruispunt is vormgegeven als een enkelstrookrotonde met bypass, een vrijliggende busbaan op de N247 in zuidelijke richting en doseerlichten voor bussen op de noordelijke en oostelijke richting. Bij het berekenen van de verliestijd is verkeer dat gebruikt maakt van de bypass uitgesloten van de berekening.

Ochtendspits
De wachtrijlengtes zijn tijdens de ochtendspits relatief lang. Binnen de geconstateerde wachtrijlengtes zijn geen aansluitingen aanwezig van aangrenzende percelen waardoor deze percelen goed bereikbaar blijven. In het dynamisch model is te zien dat sprake is van langzaam rijdend verkeer naar de rotonde toe, niet van stilstaand verkeer. De rotonde kent een goede verliestijd van 28 seconden.

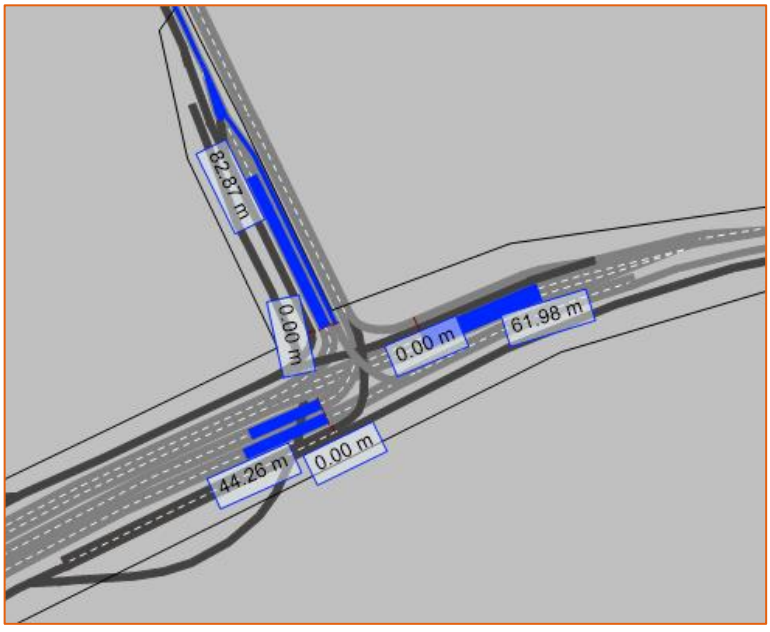


Avondspits
De wachtrijlengtes zijn acceptabel. De rotonde kent een goede gemiddelde verliestijd van 35 seconden. Net als in de ochtendspits geldt ook hier dat binnen de geconstateerde wachtrijlengtes geen aansluitingen aanwezig zijn van aangrenzende percelen. Deze percelen blijven dus goed bereikbaar.

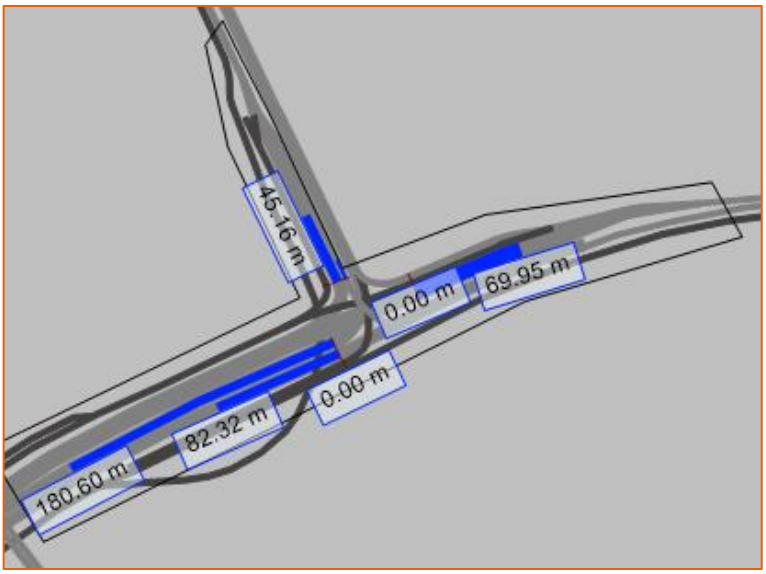


Kruispunt N247 - N235
Het kruispunt wordt geregeld door verkeerslichten en wordt in de nabije toekomst gereconstrueerd. Het krijgt na reconstructie o.a. een ongelijkvloerse bypass voor het openbaar vervoer. Deze toekomstige situatie vormt de basis van de berekeningen.

Ochtendspits
De wachtrijlengtes zijn goed inpasbaar. Het kruispunt is te regelen met een goede cyclustijd van 86 seconden.



Avondspits
De wachtrijlengtes zijn goed inpasbaar. Het kruispunt is te regelen met een matige cyclustijd van 104 seconden.



Conclusie en aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan de woonwijk Lange Weeren, met 1.160 woningen, via één enkele aansluiting op de N247 worden ontsloten. De onderzochte kruispunten blijken het verkeer tot 2040 te kunnen verwerken. Wel komt naar voren dat de meeste kruispunten, met uitzondering van het kruispunt N247-N235, in dit onderzoek relatief zwaar belast worden.

In de praktijk verwachten wij dat de belasting van de kruispunten lager zal zijn. Dit wordt veroorzaakt doordat bij het bepalen van de verkeersgeneratie, maar ook in het Venom model zelf, nog geen differentiatie toepast in woningtypen. In het project Lange Weeren worden bijvoorbeeld ruim 390 sociale huurwoningen en ca. 390 betaalbare koopwoningen gebouwd. Deze woningen kennen een lagere verkeersgeneratie. Daarnaast wordt 50% van deze woningen gegund aan eigen ingezetenen. Om dit mogelijk te maken wordt de Huisvestingsverordening gewijzigd. Dit zijn dus mensen die nu al vanuit Edam-Volendam met de auto reizen. Verder wordt verwacht dat een groot aandeel van de sociale huurwoningen wordt toegewezen aan senioren, nu vanuit deze doelgroep de vraag het grootst is. Senioren rijden doorgaans niet in de spits.

Daarnaast is in dit memo uitgegaan van de realisatie van de onderdoorgang bij Broek in Waterland. Door het verdwijnen van de verkeerslichten zullen de huidige knelpunten op de N247 in Broek in Waterland verschuiven in de richting van Monnickendam en Volendam. Als de onderdoorgang niet wordt gerealiseerd, de onderdoorgang is immers nog geen vastgesteld beleid, behouden de verkeerslichten in Broek in Waterland een doserende functie voor de rest van de N247. In dat geval kan het verkeer vanuit Volendam beter doorstromen, waardoor de wachtrijen afnemen en de cyclustijden op de onderzochte kruispunten korter worden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Edam-Volendam
Postbus 180
1130 AD VOLENDAM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

N. Haran

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143544

harann@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 DEC. 2024

Kenmerk

1955162/2354292

Uw kenmerk

Z2312035

Betreft: Ontwikkelkader De Lange Weeren

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw ontwikkelkader De Lange Weeren. Wij herkennen de kwaliteiten van het ontwikkelkader en zien dit plan graag verder uitgewerkt richting een omgevingsplan dat in procedure kan worden gebracht.

In uw begeleidende brief verzoekt u ons om het plangebied De Lange Weeren, ten behoeve van het plan De Lange Weeren, te ontgrenzen van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Een ontgrenzing ten behoeve van het ontwikkelkader is echter in deze fase nog niet aan de orde. Wij gaan pas over tot ontgrenzing wanneer er sprake is van een onherroepelijk omgevingsplan. Hierbij is van belang dat de ontwikkeling van De Lange Weeren reeds is voorzien in het Bestuursakkoord Pilot Waterland en mogelijk is gemaakt binnen de instructieregels ten aanzien van het Bijzonder Provinciaal Landschap (artikel 6.59, achtste lid, van de Omgevingsverordening NH2022), voor zover passend binnen de afspraken in het Bestuursakkoord. Op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 kunnen wij op aanvraag van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen als bedoeld in artikel 2.32, eerste lid, van de Omgevingswet, van de regels in Afdeling 6.2 en kunnen wij daaraan voorschriften verbinden.

Wij staan welwillend tegenover het verlenen van een ontheffing voor de woningbouwontwikkeling De Lange Weeren aan de gemeente Edam-Volendam indien de ontwikkeling materieel past binnen de intentie van het Bestuursakkoord: gebiedsontwikkeling met behoud en ontwikkeling van de groene en recreatieve kwaliteiten van de Rijksbufferzone. Hiervoor is het nodig dat uw college een ontheffingsverzoek indient. Zodra een ontheffingsverzoek wordt ingediend, beoordelen wij dit mede op basis van de gemeentelijke onderbouwing, gerelateerd aan de afspraken uit het Bestuursakkoord Pilot Waterland.

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 onze reactie op uw verzoek (februari 2024, kenmerk 1955162/2199228) gaven wij aan dat aspecten van mobiliteit en de extra kwaliteiten van het plan (als alternatief voor de afspraken uit het Bestuursakkoord Pilot Waterland) nog niet voldoende naar voren komen in het plan. In het ontheffingsverzoek voor het plan De Lange Weeren verwachten wij dat beide aspecten voldoende aandacht krijgen.

I. Mobiliteit: Hoewel wij ons in grote lijnen kunnen vinden in het Mobiliteitsprogramma van Eisen (MvE), is het van belang om helder en transparant te zijn over de afname van de bereikbaarheid van de regio en de doorstroming op de provinciale wegen. Tot heden is het niet gelukt om de totale verkeerseffecten van Lange Weeren inzichtelijk te maken. Wij verzoeken u deze berekeningen alsnog uit te laten voeren en met ons te delen. Reden hiervoor is inzicht te krijgen in de totale effecten van nieuwbouwplannen op provinciale wegen in de regio.

Daarbij komt de verkeersveiligheid ook verder onder druk te staan op locaties waar verkeersgebruikers elkaar gelijkvloers moeten kruisen. Wij delen uw mening dat het in de huidige situatie al de nodige aandacht vraagt. Het toevoegen van De Lange Weeren zorgt er echter voor dat deze druk verder toeneemt. Bestaande en toekomstige inwoners en ondernemers van de gemeente en de regio dienen te worden geïnformeerd over onder andere de verwachte langere files (zowel in tijd als in lengte).

Wij zijn het eens met het realiseren van een nieuwe aansluiting op de N517 voor het openbaar vervoer. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en EBS vaststellen dat er een lijnbus door de nieuwe wijk gaat rijden en dat hiervoor een aansluiting op deze provinciale weg noodzakelijk is. Deze aansluiting kan tevens worden gebruikt door hulpdiensten, maar dient zodanig te worden ingericht dat gebruik (of misbruik) door ander verkeer niet mogelijk is. Voor een (toekomstige) ontsluiting voor normaal gemotoriseerd verkeer geven wij geen toestemming. Wij volgen hiervoor het advies van Goudappel Coffeng. De kosten voor deze OV-aansluiting komen niet voor rekening en risico van de provincie en dienen bekostigd te worden uit de ontwikkeling en/of door uw gemeente. De ruimtelijke inpassing moet worden opgenomen in het nog op te stellen omgevingsplan De Lange Weeren waarvoor een ontheffing wordt gevraagd.

Een derde aandachtspunt betreft de in het MvE opgenomen randvoorwaarde/eis voor het realiseren van een HOV-halte en tunnel voor het langzaam verkeer bij c.q. onder de N517 ter hoogte van Hotel Volendam. Nut en noodzaak van beide voorzieningen en aansluiting van deze tunnel op de hoogwaardige fietsroute naar Amsterdam onderschrijven wij. Om in aanmerking te komen voor een ontheffing dient de realisatie van zo'n HOV halte en (fiets)tunnel onlosmakelijk deel uit te maken van het plan De Lange Weeren. Beide voorzieningen moeten ook planologisch geborgd worden.

Als laatste geven wij u graag nog het volgende advies: Uit een nadere analyse van de rotonde N247-N517 blijkt dat door toekomstige verkeerstoename, als gevolg van autonome groei en omliggende woningbouwprogramma's, deze rotonde het verkeer niet meer kan verwerken. Het omzetten van een rotonde naar een VRI kan hier mogelijk een oplossing voor zijn. Wij zijn het met u eens dat dit een regionaal vraagstuk c.q. opgave is en stellen aan Provinciale Staten voor dit als project op te nemen in het iMPI. Wij adviseren de studie naar een robuuste oplossing voor dit kruispunt op te nemen in het programma Bereikbaarheid Waterland. Daarin kunnen de eerder genoemde HOV-halte en (fiets)tunnel mogelijk integraal worden opgenomen zodat er een kwaliteitsverbetering ontstaat voor een groter deel van de regio.

II. Extra Kwaliteiten: Om De Lange Weeren als volwaardig alternatief voor het Bestuursakkoord Pilot Waterland te kunnen aanmerken, verwachten wij in het plan De Lange Weeren, extra kwaliteiten bovenop wat men van een regulier nieuwbouwplan mag verwachten. Deze extra kwaliteiten moeten concreet aantoonbaar zijn en gericht zijn op het versterken van de kwaliteiten van de voormalige Rijksbufferzone, zoals natuur, water, landschap en recreatie. In het ontheffingsverzoek verwachten wij een duidelijke verwijzing naar de extra kwaliteiten in het plan.

Nadat wij uw verzoek hebben ontvangen zullen wij een besluit nemen of wij de ontheffing verlenen. Voorafgaand aan dit besluit wordt het ontheffingsverzoek en plan ook voor advies geagendeerd in de Statencommissie Ruimte. Wij hebben er vertrouwen in dat de goede samenwerking tussen de gemeente en de provincie in dit proces wordt voortgezet.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Edam-Volendam
Postbus 180
1130 AD VOLENDAM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

N. Haran

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143544

harann@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk

1955162/2388995

Uw kenmerk

Z23120535

Betreft: Ontheffing OVNH2022 locatie Lange Weeren

Geacht college,

In uw brief van 3 januari 2025 verzoekt u ons om, op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 (OVNH2022), ontheffing te verlenen ten behoeve van de bouw van 1.160 woningen op de locatie Lange Weeren. Hierbij verlenen wij de door u gevraagde ontheffing van de artikelen 6.59 en 6.59a van de Omgevingsverordening NH2022 ten behoeve van deze ontwikkeling.

Juridisch kader

De ontheffingsbevoegdheid in de OVNH2022 is gebaseerd op artikel 2.32 van de Omgevingswet. Ontheffing kan worden verleend indien de uitoefening van de taak of bevoegdheid waarvoor ontheffing wordt gevraagd, onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd.

De ontheffing is aangevraagd omdat de regeling voor Beschermd Landschap weliswaar voorziet in de mogelijkheid om De Lange Weeren te ontwikkelen binnen het kader van de bestuursovereenkomst Pilot Waterland, maar deze mogelijkheid niet direct toepasbaar is om het plan binnen de verordening mogelijk te maken.

Motivering

De relatie tussen het plan De Lange Weeren en het bestuursakkoord Pilot Waterland is evident. Het plangebied De Lange Weeren is in het bestuursakkoord aangewezen als bufferzonelocatie, waar woningbouw voor 740 woningen mogelijk wordt geacht. Ook de extra kwaliteiten, bovenop wat men van een regulier nieuwbouwplan mag verwachten, zijn afgeleid van het bestuursakkoord Pilot Waterland. In dit akkoord wordt woningbouw gekoppeld aan een financiële investering in natuur en landschap. Het voorliggende plan integreert investeringen in concrete projecten voor water, natuur, landschap en recreatie in de voormalige rijksbufferzones.

Het plan voor de realisatie van 1.160 woningen in De Lange Weeren kent voldoende kwaliteiten en wordt positief beoordeeld op de aspecten

CONCEPT

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

betaalbare woningbouw, landschap, natuur en water. Dit aantal woningen draagt bij aan de gewenste woningbouwontwikkeling op langere termijn (> 2030). Tijdens de laatste behandeling van het integrale plan in de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) op 29 augustus 2023 heeft de commissie haar grote waardering uitgesproken voor het plan. Een positief advies van de ARO was een van de voorwaarden die in het bestuursakkoord waren gesteld.

De (extra) kwaliteiten zoals opgenomen in het ontheffingsverzoek van 3 januari 2025 en in het ontwikkelkader De Lange Weeren (17 juli 2024) zijn voor ons van wezenlijk belang bij het verlenen van deze ontheffing. Deze betreffen onder andere uw aangegeven inzet voor:

1. Extra kwaliteiten op het gebied van water- en bodemsturing, duurzaamheid, landschap en biodiversiteit, recreatie en de groenstructuur.

2. Aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid, waarbij de directe aansluiting van de wijk op de N517 (Zeddeweg) wordt ontworpen voor bussen en nood- en hulpdiensten, en het gebruik (en misbruik) door ander verkeer wordt voorkomen. Daarnaast wordt een fietsverbinding via een tunnel gerealiseerd, die ook de aanwezige HOV-halte (Hotel Volendam) ontsluit.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 6.11, derde lid, van de OVNH2022 de ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een omgevingsplan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

Deze ontheffing maakt voor het instellen van bezwaar en beroep onderdeel uit van het besluit waarvoor de ontheffing wordt gebruikt (zie artikel 16.84, eerste lid, van de Omgevingswet). Bezwaar of beroep kan daarmee worden ingesteld op de manier zoals opgenomen in het gemeentelijke besluit waarvoor deze ontheffing wordt gebruikt.

CONCEPT

Scholtens Projecten II B.V.

Provinciale Staten van Noord-Holland
T.a.v. Statenfracties
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Wognum, 2 mei 2025

Betreft: gebiedsontwikkeling De Lange Weeren economisch onhaalbaar

Geachte Statenleden,

Graag vragen wij uw aandacht voor het navolgende.

12 mei 2025 zit uw Commissie Ruimte bijeen, waarin u onder agendapunt 7.b de gebiedsontwikkeling De Lange Weeren als bespreekpunt heeft staan.

Zoals u ongetwijfeld bekend is, is Scholtens Projecten II B.V. sinds 2001 grondeigenaar binnen het gebied rondom de gebiedsontwikkeling De Lange Weeren in de gemeente Edam-Volendam.

Als grondeigenaar binnen dit gebied vrezen wij dat het gemeentelijk beleid en de keuzes binnen het ontwikkelkader inmiddels zullen leiden tot een financieel; economisch en planologisch onhaalbaar project. Ondanks herhaaldelijke pogingen tot samenwerking -in de periode 2016 t/m 2022 is intensief samengewerkt met de gemeente - wordt vanuit de gemeente vastgehouden aan te rigide uitgangspunten. Wij vrezen dat het gemeentelijk beleid en de keuzes binnen het huidige ontwikkelkader zullen leiden tot een financieel, economisch en planologisch niet haalbaar project, Dit alles dreigt te leiden tot ernstige consequenties voor de voortgang en haalbaarheid van de totale ontwikkeling.

Het is om die reden dat wij Provinciale Staten verzoeken om bij Gedeputeerde Staten het navolgende onder de aandacht te brengen en daarover de nodige vragen te stellen.

Een ambitieuze visie maar economisch niet uitvoerbaar
De Lange Weeren maakt deel uit van het Bestuursakkoord Pilot Waterland en draagt in potentie bij aan de woningbouwopgave van Groot-Amsterdam. De huidige gemeentelijke ambities – zoals het realiseren van 1.160 woningen, 150.000 m3 waterberging, hoge duurzaamheidseisen, en een fors aandeel betaalbare woningen (waaronder 30% sociale huur) – worden niet in verhouding gebracht met de opbrengsten, noch met de kostenstructuur zoals die blijkt uit de geactualiseerde SSK-raming.

Scholtens Projecten II B.V.

Geert Scholtenslaan 10
1687 CL Wognum
Tel. (0229) 28 18 20

Postbus 18
1687 ZG Wognum

De matige bodemgesteldheid in combinatie met de extra kwaliteitseisen op het gebied van water, natuur, mobiliteit en recreatie – hoe waardevol ook – vergen aanzienlijke investeringen. Deze investeringen en de daarmee gepaard gaande kosten worden niet gecompenseerd door een realistische opbrengstenpotentie. De desbetreffende rapportages kunnen vanzelfsprekend op uw verzoek worden toegezonden en desgevraagd worden toegelicht. Kort en goed zullen bij de huidige stand van zaken de aanzienlijke kosten – zie bovenstaand – de opbrengsten in verregaande mate overtreffen. Dat maakt een verantwoorde ontwikkeling niet mogelijk.

Wij verzoeken uw Provincie daarom om na te gaan of deze opgave binnen de huidige kaders haalbaar is zonder dat wij de Provincie willen voorschrijven hoe zij haar (bestuurlijke) rol moet invullen. Wij zijn echter wel van mening dat de Provincie bij haar besluitvorming daar ter zake serieus rekening dient te houden, al was het maar omdat ook de Provincie alle betrokken belangen serieus dient af te wegen.

Niet realistische grondwaarde en voortdurende eenzijdigheid

Uitgangspunt is, zoals gezegd, dat Gedeputeerde Staten gehoor geeft aan haar (wettelijke) taak om zorg te dragen voor een evenwichtige toedeling van functies, waarbij vanzelfsprekend de economische en financiële haalbaarheid van de door de Provincie goed te keuren plannen een prominente rol speelt. Wat Scholtens betreft is het onmiskenbaar zo dat deze plannen een Provinciaal belang dienen, te weten (volks-)huisvesting. Het lijkt erop dat de gemeente de economische en financiële haalbaarheid volstrekt onvoldoende voor ogen heeft.

De gemeente gaat uit van een grondwaarde van de gronden die niet aansluit bij marktconforme taxaties. Uit de berekeningen en onderbouwing die op verzoek van Scholtens zijn opgesteld – op basis van meerdere taxatiemethodieken – blijkt dat de grondwaarde substantieel hoger ligt dan waarmee de gemeente nu rekent. De realistische grondwaarde is een veelvoud hoger dan de waar de gemeente thans meerekent. Tegelijkertijd is de opbrengstenkant beperkt door minimale BVO's en afgetopte verkoopprijzen. Hierdoor resteert een groot tekort, zonder dat de gemeente bereidheid toont tot het herzien van de stedenbouwkundige kaders of het verhogen van het aantal woningen.

Het ontwikkelproces is verder onder druk komen te staan doordat de gemeente tot driemaal aan toe een Wet voorkeursrecht gemeenten (WvG) heeft gevestigd op de gronden van Scholtens. In verband met de intense samenwerking tussen Scholtens en het vorige college waarbij Scholtens aanzienlijk heeft geïnvesteerd in de planontwikkeling (circa € 1.000.000,-). Deze houding van de gemeente zet het proces verder onder druk en verdraagt zich niet met een evenwichtige afweging van de betrokken belangen.

Onvoldoende onderbouwing voor participatie

Uitgangspunt is dat ook de gemeente alle voor het te nemen besluit benodigde informatie tot zich neemt en op een zorgvuldige wijze afweegt. Immers, alleen op die manier is een zorgvuldig besluit voor te bereiden en te nemen. In onze optiek is Scholtens onvoldoende in gelegenheid gesteld om te participeren. Ondanks diverse verzoeken van onze kant, zijn wij door de gemeente onvoldoende betrokken bij de totstandkoming van het huidige ontwikkelkader en heeft de gemeente onvoldoende gebruik gemaakt van de marktkennis van Scholtens. Mede dat heeft ertoe geleid dat er nu een economisch en financieel onhaalbaar plan voorligt. Dat is een meer dan onwenselijke situatie.

Scholtens Projecten II B.V.

Geert Scholtenslaan 10
1687 CL Wognum

Postbus 18
1687 ZG Wognum

Tel. (0229) 28 18 20

Mobiliteitsopgave
Bovendien is de mobiliteitsontsluiting van De Lange Weeren nog steeds onderwerp van discussie. De aansluiting op de N517 is volgens de provincie enkel toegestaan voor openbaar vervoer en noodverkeer – een structurele verkeersontsluiting ontbreekt, - de leefbaarheid en bereikbaarheid ernstig onder druk zet.

Oplossingen voor een haalbare ontwikkeling
Gegeven onze zorgen omtrent de uitvoerbaarheid van het plan, verzoeken wij de Provincie om aan de Gedeputeerde Staten in ieder geval de na te melden vragen te stellen respectievelijk opmerkingen te maken ter zake het navolgende.

- Is het plan, gelet op de huidige uitgangspunten en inzichten, economisch haalbaar en kan dit met stukken worden onderbouwd? In het verlengde daarvan de vraag hoe de kosten van het plan zich verhouden ten opzichte van de opbrengsten en de risico's, omdat het plan een looptijd heeft van zeker 15 jaar (2040) en een slechte bodemgesteldheid kent?
- In het verlengde daarvan de vraag of het mogelijk is om een realistische toetsing van zowel de kosten als opbrengsten binnen de GREX uit te voeren?
- Zijn er mogelijkheden om het uitgeefbaar programma en het woningbouwvolume in het plan te vergroten? (Het is nu gesteld op 13 woningen per HA.)
- Worden in het plan afgetopte verkoopprijzen versus minimale verplichte oppervlaktes door de gemeente gehanteerd? Zo ja, is ook dat gebruikelijk?
- Zijn er mogelijkheden om het stedenbouwkundig plan te versimpelen?
- Is het mogelijk om de verhouding tussen betaalbare en vrijesectorwoningen in het plan te herzien zodat de ontwikkeling economische haalbaar is? Ook omdat De Lange Weeren al veel langer onderwerp van planvorming is.
- Is er in het plan voorzien in een toekomstbestendig ontsluitingsstructuur?

Wij achten deze vragen respectievelijk opmerkingen van belang met het oog op een evenwichtige toedeling van functies waarbij de financiële haalbaarheid een prominente rol speelt.

Conclusie
Het huidige plan is in de optiek van Scholtens dus economisch en financieel niet haalbaar. De combinatie van de hoge eisen die de gemeente en provincie aan het plan stellen in samenhang met stringente uitgangspunten, de kosten/risico's hoger zijn dan opbrengsten gecombineerd met een hoog risico in verband met de looptijd van het plan en bodemgesteldheid, en de onwelwillendheid van de gemeente om samen te werken met marktpartijen, maakt dat het plan op dit moment onhaalbaar is.

Gelet op het belang van het ontwikkelgebied De Lange Weeren voor de regio en de woningnood, verzoeken wij u met klem om bovengenoemde vragen aan de Gedeputeerde Staten te stellen en de gemeente te stimuleren om met Scholtens in gesprek te gaan. Daarenboven acht ook Scholtens het meer dan onwenselijk dat partijen gedwongen zijn om eventuele verschillen van inzicht aan gerechtelijke instanties voor te leggen. Laat het een gezamenlijke inspanning zijn om dat te voorkomen.

Scholtens Projecten II B.V.

Geert Scholtenslaan 10
1687 CL Wognum
Tel. (0229) 28 18 20

Postbus 18
1687 ZG Wognum

Alleen door constructieve samenwerking, flexibiliteit en oog voor de realiteit kunnen partijen gezamenlijk komen tot een plan dat wél uitvoerbaar is, zonder af te doen aan de ruimtelijke en maatschappelijke kwaliteit die u als Provincie nastreeft.

Hoogachtend,

Scholtens Projecten II B.V.
G.J.P. Scholtens

Scholtens Projecten II B.V.

Geert Scholtenslaan 10
1687 CL Wognum
Tel. (0229) 28 18 20

Postbus 18
1687 ZG Wognum

Via commissieruimte@noord-holland.nl
Aan : leden van de Statencommissie Ruimte
Betreft : commissievergadering 12 maart a.s. agendapunt 7b Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam
Van : Stichtingen Natuurgebied Lange Weeren, Behoud Waterland en Vereniging Oud Edam
Datum : 7 mei 2025

Geachte Statenleden,

Op 12 mei a.s. staat het ontheffingsverzoek van het Beschermd Landschap van de gemeente Edam-Volendam op uw agenda, zodat de bouw van 1.160 woningen in de polder De Lange Weeren mogelijk wordt (hierna: het 'Project'). Wij, de Stichtingen Natuurgebied Lange Weeren en Behoud Waterland, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland en Vereniging Oud Edam, menen dat de ontheffing door Gedeputeerde Staten (hierna: 'GS') niet kan worden verleend.

Ontheffing
De ontheffing is door de Gemeente Edam-Volendam (hierna: 'Gemeente') aangevraagd, omdat de regels in OVNH2022 voor Beschermd Landschap de realisatie van het Project tegenhouden. Wel bevatten deze regels een grondslag voor woningbouw als het Project voldoet aan de afspraken in de bestuursovereenkomst Pilot Waterland van 2011 (hierna: 'Bestuursakkoord'). Daaraan wordt niet voldaan, onder meer omdat er nu 420 woningen meer worden gebouwd dan in het Bestuursakkoord is afgesproken. Het Project leidt dus tot een groter ruimtebeslag, terwijl het uitgangspunt in de Rijksbufferzone is, zoals het Beschermd Landschap voorheen werd genoemd: géén verdere verstedelijking.

De ontheffingsbevoegdheid van GS in OVNH2022 is gebaseerd op artikel 2.32 van de Omgevingswet. Of de ontheffing kan worden verleend, is afhankelijk van of de Gemeente wordt belemmerd bij de uitvoering van haar taken en bevoegdheden door de bedoelde instructieregels. Die belemmering moet onevenredig zijn in verhouding tot de met de instructieregels gediende belangen.

Gediende belangen
De belangen, die in artikel 6.59a van OVNH2022 worden gediend, zijn de bescherming van de kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap Waterland. Voor wat betreft de voormalige Rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend staan het voorkomen van verdere verstedelijking, behoud en versterking van de kernkwaliteiten van het landschap en het ruimte bieden voor recreatie en ontspanning voorop. Het landschap is het oer-Hollandse, agrarische veenpolderlandschap. Enkele kernkwaliteiten daarvan zijn:
- De openheid en ruimtebeleving;
- Oude strokenverkaveling in de veenweiden.

De polder De Lange Weeren maakt zowel deel uit van Beschermd Landschap Waterland als van de voormalige Rijksbufferzone.

Voor de gezamenlijke ontwikkeling van deze Rijksbufferzone zijn in 2011 afspraken gemaakt in het Bestuursakkoord tussen het Rijk, de provincie en de gemeenten Oostzaan, Landsmeer, Wormerland, Waterland, Edam-Volendam en Stadsdeel Amsterdam-Noord. Voor zover wij weten gelden deze afspraken nog steeds.

Taken en bevoegdheden gemeente
Een gemeente voert alleen taken uit die direct van belang zijn voor haar inwoners. Bijvoorbeeld het huisvuil ophalen en omgevingsplannen maken, waarin staat waar bijvoorbeeld huizen worden gebouwd. Daarnaast voert zij veel taken uit op basis van landelijke wetgeving. Ook geldt voor haar de algemene zorgplicht om te zorgen voor een veilige en gezonde leefomgeving.

Centrale vraag
Voor de verlening van de ontheffing is de kernvraag of de Gemeente wordt belemmerd bij de uitvoering van haar taken en bevoegdheden ten aanzien van de woningbouwopgave en haar zorg voor een veilige en gezonde leefomgeving.

Bouwopgave Edam-Volendam
Edam-Volendam kent een negatieve bevolkingsgroei, te weten -900 inwoners vanaf 2024 tot 2040 en -700 inwoners vanaf 2024 tot 2050[1].

De additionele woningbehoefte is door RIGO berekend op 850 woningen vanaf 2024 tot 2050.[2]

Deze groei wordt vrijwel uitsluitend veroorzaakt door de groei van huishoudens in de groep 65+, zoals blijkt uit onderstaand overzicht:[3]

Zonder kinderen (tot 35)	Zonder kinderen (35-64)	Zonder kinderen (65+)	Met kinderen	Totaal
-360	+70	+1.225	-245	+690

Andere feiten:
- ongeveer 2.000 huishoudens bestaan nu uit 75+ers;[4]
- er komen jaarlijks gemiddeld ongeveer 250 woningen vrij door overlijden of opname in zorginstellingen van senioren;[5]
- er staan 600 woningen leeg;[6]
- 70% van de woningvoorraad betreft grote woningen;[7]

[1] Provinciale Bevolkingsprognose N-H 2024-2050, dec. 2024, p. 57
[2] Rapport RIGO, woningbehoefte in de MRA en N-H Noord 7 maart 2025, p. 52
[3] Rapport RIGO, woningbehoefte in de MRA en N-H Noord 7 maart 2025, p. 50-51
[4] Bron: Lokaal Edam-Volendam
[5] Bron: Lokaal Edam-Volendam
[6] Rapport RIGO, woningbehoefte in de MRA en N-H Noord 7 maart 2025, p. 52
[7] Rapport RIGO, woningbehoefte in de MRA en N-H Noord 7 maart 2025, p. 46

- Toename alleenstaanden in N-H van 44% naar 46% in periode 2024 – 2050.[8]

Conclusie:
Het Project (1.160 woningen) is veel te grootschalig voor de additionele woningbehoefte van Edam-Volendam (850 woningen tot 2050).

Plancapaciteit, exclusief Project
In de Monitor Plancapaciteit zijn door de Gemeente 713 woningen ingevuld (exclusief het Project). Dat is in theorie meer dan voldoende om in de woningbehoefte tot 2040 te kunnen voorzien. Omdat plannen veranderen, zullen de cijfers in werkelijkheid anders zijn. Maar er zijn ook plannen, die niet in de monitor zijn opgenomen, zoals de ontwikkeling van het Tase-terrein waarover al dertig jaar wordt gesproken. Daar kunnen 120 woningen worden gerealiseerd voor senioren. De Gemeente heeft plannen daarvoor keer op keer gewijzigd of afgewezen, evenals concrete plannen voor de bouw van appartementen op zeven andere inbreilocaties.[9]

Conclusie:
Uit het bovenstaande volgt dat er in ieder geval meer dan voldoende bouwlocaties zijn om in de woningbehoefte te kunnen voorzien tot 2050. De realisatie van het Project is daarvoor niet nodig. Bovendien staan er op dit moment 600 woningen leeg.

Vooral bouwen voor senioren
De cijfers laten zien dat vooral de groep 65-plussers groeit en dat het aantal gezinnen met kinderen afneemt met 245. Het aandeel eenpersoonshuishoudens zal ruim 40% bedragen. Meer dan 70% van de woningvoorraad bestaat uit grote woningen, waarvan er jaarlijks veel vrij komen door overlijden of doorstroming naar een verzorgingshuis. Indien er meer levensbestendige woningen voor senioren worden gebouwd, zouden er nog meer woningen beschikbaar komen. Het Tase-terrein is hiervoor een geschikte plek. Senioren willen kleiner en dicht bij hun vertrouwde omgeving, waar ze zijn opgegroeid en waar voorzieningen zoals de kerk en de haven aanwezig zijn. Ze willen niet in een nieuwbouwwijk aan de rand van Volendam wonen, zoals in de polder De Lange Weeren.

Conclusie:
Er moeten vooral (levensbestendige) woningen voor senioren worden gebouwd. De locatie van het Project in de polder De Lange Weeren is daarvoor ongeschikt. Eenderde deel van het Project voorziet in grote woningen, waaraan geen behoefte is. Het Project bestaat voor 70% uit eengezinswoningen. De vraag is of zoveel extra eengezinswoningen nodig, zijn mede gelet de afname van het aantal gezinnen met kinderen en het vrijkomen van woningen door overlijden of doorstroming naar een verzorgingshuis.

[8] Provinciale Bevolkingsprognose N-H 2024-2050, dec. 2024, p. 35
[9] Presentatie Selene Veerman tijdens werkbezoek gedeputeerde Rommel op 19 januari 2024: Tase-terrein, voormalige Rabobank, Meidoornschool, voormalig magazijn Bart Smit Julianaweg, voormalig terrein van horecagroothandel Molenaar Zuideinde, Slobbeland, voormalig Kruispunt en sportcentrum Atlas

Bouwopgave regiogemeenten
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de additionele woningbehoefte en leegstand[10] in de regiogemeenten en concrete bouwplannen daarvoor, zoals door de gemeenten zelf zijn opgegeven in de Monitor Plancapaciteit.

	2024-2040	2024-2050	Bouwplannen	Leegstand
Waterland	700	1.200	1.414	300
Purmerend	5.370	6.700	13.966	1.100
Landsmeer	200	350	412	150
Oostzaan	350	450	362	150
Wormerland	650	950	1.470	200

Conclusie:
De regiogemeenten hebben voldoende eigen bouwplannen om in de additionele woningbehoefte te kunnen voorzien. Edam-Volendam hoeft daarvoor geen bijdrage te leveren.

Waterberging
De Gemeente zorgt voor de veiligheid van haar inwoners. Ter voorkoming van wateroverlast is waterberging in dit veengebied van groot belang.

De polder De Lange Weeren wordt ook wel 'het Noodventiel' genoemd, omdat hier bij extreme neerslag water uit Volendam geborgen wordt. Het is daarom van belang dat de wateropgave in de polder niet verkleind wordt na realisatie van het Project. Bouwen op deze locatie is een hele uitdaging, zoals het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) schreef in zijn adviesrapport[11]:

> *'Gezien vanuit bodem en water sturend heeft deze locatie **niet de voorkeur** als bouwlocatie. Er is sprake van een slappe ondergrond die onder NAP ligt en functioneert als overloopgebied voor de stedelijke kern van Volendam.'*

De bestaande waterbergingscapaciteit van de polder De Lange Weeren bedraagt 600.000 m^3. [12] De waterbergingscapaciteit na realisatie van het Project is in de definitieve Watertoets berekend op 250.000 m^3. De waterstand zou in dat geval komen tot 37 cm onder de voordeur van de woningen in de nieuwbouwwijk. Echter, voor de berekening van de benodigde waterbergingscapaciteit was gerekend met neerslagwaarden uit 2014. Deze neerslagwaarden zijn aangepast in het Addendum op de Watertoets.[13] In dit Addendum is gerekend met de neerslagwaarden van 2023, wat resulteerde in de vastgestelde capaciteit van 339.000 m^3. De verhoging van 89.000 m^3 (ten opzichte van 250.000 m^3) is volledig toe te schrijven aan het toestaan van hogere waterstanden. Het water komt dan tot 23 centimeter onder de voordeur te staan. Dat betekent dat kruipruimtes onder de huizen zijn volgelopen en dat de straten in De Lange Weeren blank staan door de lage ligging.

[10] Rapport RIGO, woningbehoefte in de MRA en N-H Noord 7 maart 2025, p. 52
[11] Plan De Lange Weeren 291122, uitgave RO. Bijlage II Advies HHNK, blz 36/40
[12] 20240709 - eindrapportage onderzoek de Lange Weeren ontwerp 2024 - versie 1.1, blz. 11/30, figuur 3-4, huidige situatie 600.000**m^3 (neerslagwaarden uit 2014)**
[13] 20241021 - Addendum op Eindrapportage onderzoek de Lange Weeren ontwerp 2024, blz 2/ 17 (neerslagwaarden 2023)

Wij menen dat de waterbergingscapaciteit van 339.000 m^3 onvoldoende is voor een klimaatbestendige wijk. Zoals gezegd is daarbij uitgegaan van de neerslagwaarden van 2023, terwijl het een gegeven is dat de neerslag alleen maar toeneemt en met hogere waarden moet worden gerekend. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat adviseert voor een klimaatbestendige inrichting te rekenen met de neerslagwaarden in 2050-2080, te weten 200 mm per48 uur.[14] Als met deze norm zou worden gerekend, staat het water boven de drempel van de voordeur. Daarnaast merken we op dat de stresstesten voor wateroverlast niet zijn uitgevoerd voor de beoordeling of het Project klimaatadaptief is.

Uit het bovenstaande volgt dat de waterbergingscapaciteit daalt van 600.000 m^3 naar 339.000 m^3. Dat is een afname van 261.000m^3 oftewel 44%. Die afname is logisch omdat de helft van de polder wordt volgebouwd. Het afgraven van weilanden tot grondwaterniveau en aanleggen van waterrijke plasdrasplekken en moerassen in de flanken levert onvoldoende waterbergingscapaciteit op. Het onderhouden van deze gebieden zal de maatschappij in de toekomst bovendien het nodige kosten. Uit niets blijkt dat met deze kosten rekening is gehouden.

Conclusie:
Het Project is niet nodig voor de realisatie van voldoende waterberging. Integendeel, het Project tast de waterbergingscapaciteit aan en voldoet niet aan de, door Rijksoverheid voorgeschreven normen voor klimaat bestendig bouwen 2050-2080.

Fundatieschade
In het hierboven genoemde adviesrapport worden door het HHNK 18 onderzoeksvragen gesteld, waarvan de meerderheid niet is beantwoord. Eén van deze vragen betreft de borging van de veiligheid van de woningen in de Blokgouw, een wijk grenzend aan het plangebied, waar 4.000 woningen op houten palen staan. Volgens het HHNK dient een bureau te onderzoeken wat het effect van het Project is op de grondwaterstand en de funderingen van deze woningen[15].

Dat onderzoek is ten onrechte niet uitgevoerd. De kans op funderingsschade – een landelijk probleem - is reëel. Het grondwaterpeil in de Blokgouw wordt immers verstoord, doordat de peilmaten van de sloten en afgegraven flanken in het aangrenzende plangebied 50 cm lager uitvallen dan de peilmaten in de Blokgouw. Hierdoor zal het grondwater uit de Blokgouw naar dit lager gelegen deel afvloeien, waardoor het grondwaterpeil in de Blokgouw daalt. Dit kan er voor zorgen dat de houten palen droogkomen te staan en gaan rotten.

Conclusie:
De Gemeente heeft ten onrechte nagelaten de kans op funderingsschade als gevolg van het Project te onderzoeken, terwijl de kans daarop reëel is.

[14] handreiking-bovenregionale-stresstesten-wateroverlast, Ministerie van infrastructuur en waterstaat, blz 32/65. (neerslag waarden 2050-2080)
[15] Plan De Lange Weeren 291122, uitgave RO. Bijlage II Advies HHNK, p. 38

Verzilting oppervlaktewateren

In het hierboven genoemde adviesrapport is door het HHNK op p. 38 opgemerkt onder 'grondwater en bodemdaling':

> *'Naar verwachting is het grondwater zout-brak en is op dit moment sprake van infiltratie. In zomerse/droge omstandigheden zal het grondwater (substantieel) uitzakken en in winterse/natte omstandigheden tot boven het maaiveld kunnen komen. Vanwege de brakke ondergrond zijn methoden als verticale drainage als ontwateringsmethode zeer discutabel en vaak niet toegestaan.'*

Het Project voorziet in het afgraven van de bovenste grondlaag. Brak grondwater mag volgens de Europese richtlijn 2000/60/EU niet worden gemengd met zoet oppervlaktewater. Verzilting van oppervlaktewateren heeft gevolgen voor de natuurwaarden. Naast andere punten uit voornoemd rapport is ook hieraan door de Gemeente ten onrechte geen aandacht besteed.

Conclusie:
De Gemeente heeft geen onderzoek verricht naar de gevolgen van het Project (inclusief voorziene afgravingen) voor verzilting van oppervlaktewateren via het grondwater. Verzilting van oppervlaktewateren kan ernstige gevolgen hebben voor de natuur en is in strijd met de Europese richtlijn 2000/60/EU.

Mobiliteit

De doorstroming en verkeersveiligheid van de regionale wegen staan nu al onder druk. De Gemeente heeft daarom door Arcadis een 'quick scan' laten uitvoeren van de impact van het Project op de verkeersafwikkeling. Daarin is echter geen rekening gehouden met de realisatie van andere woningbouwprojecten in de Gemeente, noch met die in de omliggende gemeenten. Tevens worden de regionale wegen benut voor landbouwverkeer, wat mogelijk evenmin niet in de modellen is meegenomen. Wij vrezen dat het verkeer op de regionale wegen een knelpunt zal worden. De Gemeente heeft geen definitief rapport verstrekt.

Conclusie:
Het verkeer op de regionale wegen is reeds problematisch en zal naar verwachting verder verergeren door de toename van woningbouw in Edam-Volendam, evenals in de gemeenten Waterland en Purmerend. De verkeersafwikkeling wordt hierdoor zwaarder belast, en de realisatie van het Project levert volgens de cijfers geen noodzakelijke bijdrage – integendeel, het Project blijkt te grootschalig en onnodig te zijn, gelet op de daadwerkelijke woningbehoefte.

Oer-Hollands agrarisch cultuurlandschap

Zoals eerder opgemerkt, beogen de instructieregels van OVNH2022 het behoud en versterking van het oer-Hollandse open cultuurlandschap, waarin de landbouw dominant is. Het is evident dat het Project de kernwaarden daarvan aantast. Immers, de helft van de polder wordt volgebouwd en het agrarisch karakter van het resterende deel, dat ook een habitat is voor weidevogels, wordt ingrijpend en onherstelbaar gewijzigd.

Conclusie:
Het Project vernietigt onherstelbaar het open agrarisch cultuurlandschap van de polder De Lange Weeren. Dit heeft een impact heeft op de open ligging van Edam en Volendam in het landschap en tast tevens de zichtlijnen op het beschermde stadsgezicht van Edam aan.

Rood voor groen
Ondanks het feit dat verstedelijking per definitie het landschap aantast, is in het Bestuursakkoord afgesproken dat woningbouw in de polder De Lange Weeren toch mogelijk wordt gemaakt, op voorwaarde dat € 10.000 per woning wordt geïnvesteerd in additionele groene en recreatieve waarden in het Rijksbufferzonegebied. Er is een maximum van 740 woningen vastgesteld, omdat een hoger aantal woningen leidt tot meer verstening en ruimtebeslag, wat schadelijk is voor onder meer de openheid. Verder moet het Project aan strikte kwaliteitseisen voldoen.

Het Project wordt volgens de ontwikkelaars groen en zeer waterrijk, vooral om de wateroverlast bij extreme neerslag voor heel Volendam te kunnen blijven borgen en te voorkomen dat deze toeneemt door de realisatie van de nieuwe wijk. Er komen bruggen, wandel- en fietspaden voor ontsluiting van het gebied. Deze voorzieningen hebben hoge waarde voor de beleving van de toekomstige wijkbewoners, maar overstijgen nauwelijks het wijkniveau. De zogeheten groene flanken zijn (relatief) klein en liggen geklemd tussen de nieuwe wijk en drukke wegen, waardoor ze voor niet-wijkbewoners niet aantrekkelijk zijn om in te recreëren.

Tot op heden is onduidelijk òf en hoeveel geld daadwerkelijk wordt geïnvesteerd in additionele groene en recreatieve waarden, aangezien de Gemeente dit niet inzichtelijk heeft gemaakt.

De afbeeldingen in het ontheffingsverzoek van de Gemeente (dd. 3 januari 2025) laten zien dat het een groene, waterrijke, gevarieerde en grootschalige nieuwbouwwijk wordt, die veel ruimte in beslag neemt. Alle wateren, bruggen, paden en al dat groen vragen om intensief onderhoud, waarvan de kosten jaarlijks voor rekening van de Gemeente komen. (Mede) daardoor wordt onderhavig Project aanzienlijk duurder dan de ontwikkeling van binnenstedelijke locaties.

We verwijzen in dit verband naar het onderzoeksrapport van Decisio: Maatschappelijke kosteneffectiviteitsanalyse binnen- en buitenstedelijk bouwen. Daarin wordt geconcludeerd dat binnenstedelijke woningbouwlocaties meer positieve effecten met zich meebrengen dan buitenstedelijke locaties.[16]

Deze conclusie sluit aan bij het advies van het College van Rijksadviseurs. Dit college pleit ervoor in bestaande wijken te investeren, omdat die dan aantrekkelijker worden. In de leidraad ‘Bouw in de Buurt, leidraad voor Nederland’[17] wordt gesteld:

[16] https://www.metropoolregioamsterdam.nl/onderzoek-binnenstedelijk-bouwen-positiever-dan-buitenstedelijk/
[17] https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2022/10/18/bouw-in-de-buurt p. 24

'*Welke basis leggen we voor de 22e eeuw? Doorgaan met bouwen in de wei verergert de problemen. In de buurt bouwen, dat een einde maakt aan de rigoureuze functiescheiding, helpt ons niet alleen aan honderdduizenden nieuwe woningen, maar tilt ook de leefbaarheid van de acht miljoen bestaande woningen op. Duurzamer kan het niet*.'

Conclusie:
De Gemeente heeft niet aangetoond dat het Project voorziet in financiering van additionele groene en recreatieve waarden in het voormalige Rijksbufferzonegebied. Bovendien worden er 420 woningen meer gebouwd dan afgesproken. Het Project leidt tot verdere verstening van open, agrarisch cultuurlandschap en is daarmee strijdig met het Bestuursakkoord.

Instemming Provinciale Staten
Zoals eerder aangegeven is het Project strijdig met het Bestuursakkoord. Dit betekent dat het Bestuursakkoord moet worden aangepast of ontbonden. In beide gevallen is instemming van PS vereist, zoals blijkt uit de Memo van de juridische afdeling van de provincie dd. 6 oktober 2020. In de slotalinea van deze memo wordt vermeld:

'*Omdat Lange Weeren is aangemerkt als Bijzonder provinciaal landschap blijft voor woningbouw een specifieke planologische grondslag vereist. Als de "afspraken over Pilot Waterland" na ontbinding van het bestuursakkoord niet meer bestaan, is die grondslag er niet meer. Om woningbouw dan alsnog mogelijk te maken, zou het gebied moeten worden ontgrensd als Bijzonder provinciaal landschap. Dit lijkt zeer onwenselijk gezien de opzet en geschiedenis van de pilot*.'

Conclusie:
Omdat het Project strijdig is met het Bestuursakkoord is instemming van PS vereist voor aanpassing of ontbinding van dit akkoord. Pas daarna kan ontheffing door GS worden overwogen, mits aan de daarvoor gestelde voorwaarden wordt voldaan. Onder deze grondslag volgt tevens dat de instructieregels van OVNH2022 niet leiden tot een onevenredige belemmering van de Gemeente bij de uitvoering van haar taken en bevoegdheden op het gebied van de woningbouwopgave. Sterker nog, met het oog op een veilige en gezonde leefomgeving kan het Project niet uitgevoerd worden, waardoor de gevraagde ontheffing door GS niet zou moeten worden verleend.

Oproep
Wij roepen u op niet in te stemmen met aanpassing of ontbinding van het Bestuursakkoord en GS te ontraden de ontheffing te verlenen.

Indien u vragen heeft, kunt u een e-mail sturen naar: info@stichtingbehoudwaterland.nl

Met vriendelijke groet,

Natuur en Milieufederatie Noord-Holland
Stichting Natuurgebied Lange Weeren
Vereniging Oud Edam
Stichting Behoud Waterland

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Aan de leden van de Provinciale Staten van Noord-Holland
T.a.v. de Statenfracties
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
		Z25150081	8 mei 2025
Onderwerp	Doorkiesnummer	Bijlage(n)	
Project De Lange Weeren Reactie op brief Scholtens van 2 mei 2025: Gebiedsontwikkeling De Lange Weeren economisch onhaalbaar	[redacted] (0299) 398 398	1 Brief Scholtens Projecten II B.V.	

Geacht Statenlid,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de brief van Scholtens Projecten II B.V. van 2 mei 2025, gericht aan u als Statenleden over de gebiedsontwikkeling De Lange Weeren. Deze brief is door Scholtens niet vooraf afgestemd met de gemeente en heeft ons dan ook verrast. Hoewel wij niet uit zijn op een welles-nietesdiscussie, achten wij het van belang om u een genuanceerd en volledig beeld te geven van de gang van zaken en de inhoudelijke keuzes die tot het huidige ontwikkelkader hebben geleid.

Procesparticipatie en samenwerking
In de brief wordt gesteld dat Scholtens onvoldoende betrokken zou zijn geweest bij de totstandkoming van het vastgestelde ontwikkelkader voor De Lange Weeren. Dit beeld delen wij niet. Scholtens is vanaf de start van het proces actief benaderd en uitgenodigd voor alle relevante overleggen en werksessies, zowel met de gemeente als met andere belanghebbenden, waaronder bewoners en ontwikkelpartners. De gemeente heeft vanaf het begin ingezet op samenwerking en dialoog, waarbij Scholtens ook meerdere keren actief heeft deelgenomen.

In een later stadium heeft Scholtens er echter voor gekozen om niet langer deel te nemen aan vervolg overleggen en het participatietraject. Dat is een zelfstandige keuze geweest. De gemeente betreurt dat, te meer omdat de deur voor constructieve samenwerking altijd open heeft gestaan en blijft staan.

Bodemgesteldheid en bijkomende investeringen
Het is juist dat de bodemgesteldheid in het plangebied De Lange Weeren de nodige technische uitdagingen met zich meebrengt. Deze omstandigheden zijn echter niet uniek voor dit gebied; vergelijkbare bodemopgaven spelen op veel locaties in Noord-Holland. Binnen het ontwikkelkader is dan ook vanaf het begin rekening gehouden met deze uitgangssituatie. De benodigde maatregelen om

bodemdaling te beheersen en een stabiele bouwstructuur te garanderen, zijn integraal opgenomen in de geactualiseerde SSK-kostenraming.

Daarnaast stellen zowel de provincie als het bestuursakkoord Pilot Waterland aanvullende eisen op het gebied van duurzaamheid, klimaatadaptatie, waterberging, mobiliteit en natuur. Deze ambities zijn waardevol en toekomstgericht, maar brengen ook aanzienlijke extra investeringen met zich mee. Omdat deze kosten niet volledig binnen de reguliere opbrengsten van het project kunnen worden opgevangen, heeft de gemeente hiervoor aanvullende financiering gezocht. In dat kader is een Woningbouwimpulssubsidie (WBI) aangevraagd én toegekend, waarmee een belangrijk deel van deze maatschappelijke meerkosten kan worden gedekt.

Grondwaardering, opbrengsten en financiële haalbaarheid
De financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling De Lange Weeren is door de gemeente zorgvuldig en uitvoerig onderzocht. In nauwe samenwerking met de andere ontwikkelaar BPD is een gezamenlijke grondexploitatie opgesteld, gebaseerd op objectieve, onafhankelijke taxaties van de inbrengwaarde van gronden. Deze taxaties zijn uitgevoerd door een extern, gecertificeerd bureau en vormen de basis voor een financieel verantwoord en uitvoerbaar plan.

De inbrengwaarden en opbrengstverwachtingen die door Scholtens in hun eigen exploitatie worden gehanteerd, wijken aanzienlijk af van deze marktconforme uitgangspunten. De voorgestelde inbrengwaarde van Scholtens liggen circa 2,5 keer boven de vastgestelde marktwaarde en zijn niet onderbouwd met onafhankelijke taxaties of een realistische financiële onderbouwing. De gemeente heeft Scholtens herhaaldelijk verzocht om een onderbouwing of alternatieve taxatie, maar deze is tot op heden niet aangeleverd.

In het licht van de wettelijke verplichting tot een doelmatige en rechtmatige besteding van publieke middelen kan de gemeente niet instemmen met een vergoeding die substantieel boven de marktconforme waarde ligt. Met ontwikkelaar BPD is wél overeenstemming bereikt over zowel de inbrengwaarde als de overige uitgangspunten van de grondexploitatie. Dit heeft geleid tot een sluitende en financieel haalbare grondexploitatie, waarin rekening is gehouden met alle relevante factoren, zoals de matige bodemgesteldheid, de hoge duurzaamheidsambities, en het beleidsmatig gekozen woningbouwprogramma.
Dat woningbouwprogramma bestaat voor circa 66% uit betaalbare woningen, waarvan 33% in het sociale segment. Deze beleidskeuze is nadrukkelijk afgestemd met de provincie en andere stakeholders, en dient de bredere regionale woningbouwopgave. Het betekent tegelijkertijd dat de opbrengstpotentie van het plan lager ligt dan bij een project met een overwegend commerciële invulling. Van marktpartijen mag dan ook worden verwacht dat zij hun financiële verwachtingen bijstellen aan de maatschappelijke en beleidsmatige kaders van deze tijd.

Om de extra investeringen die voortkomen uit de kwaliteitsambities en ruimtelijke opgaven te kunnen bekostigen, heeft de gemeente met succes een Woningbouwimpuls (WBI) subsidie ontvangen en maakt zij daarnaast gebruik van aanvullende middelen van de VRA. Deze externe bijdragen zijn van groot belang om de gebiedsontwikkeling binnen de gestelde beleidskaders ook daadwerkelijk haalbaar en uitvoerbaar te maken.

De gemeente blijft onverminderd bereid tot samenwerking met alle betrokken partijen, mits op basis van reële, onderbouwde uitgangspunten die in balans zijn met het algemeen belang en de maatschappelijke doelstellingen van het plan.

WVG, kostenverhaal en juridische strategie
Omdat het sluiten van een anterieure overeenkomst met Scholtens niet is gelukt, heeft de gemeente besloten tot een andere juridische strategie: het opstellen van kostenverhaalregels. Deze regels zullen worden vastgelegd in het omgevingsplan dat naar verwachting na de zomervakantie 2025 ter inzage wordt gelegd. Parallel daaraan is op alle gronden binnen het plangebied de Wet voorkeursrecht gemeenten (WVG) gevestigd. Dit is geen pressiemiddel, maar een instrument om grondspeculatie te voorkomen en zekerheid te bieden aan de uitvoering van het plan. Bij het opstellen van het kostenverhaal worden de gronden opnieuw onafhankelijk getaxeerd; marktconform, transparant en in overeenstemming met het vastgestelde plan. De ontwikkelaar ontvangt dus een eerlijke prijs, maar niet een prijs die de financiële haalbaarheid van het project onmogelijk maakt.

Mobiliteitsontsluiting
Ten aanzien van de mobiliteitsontsluiting van De Lange Weeren is een zorgvuldig en integraal verkeersonderzoek uitgevoerd, waarbij zowel de bestaande infrastructuur als de toekomstige verkeersstromen in beeld zijn gebracht. Dit onderzoek is uitgevoerd door een gespecialiseerd extern bureau en de uitkomsten zijn besproken en afgestemd met de provincie Noord-Holland.

Op basis van deze analyse is (in overleg met de provincie) bewust gekozen om geen structurele aansluiting op de N517 (Zeddeweg) te realiseren voor regulier gemotoriseerd verkeer. De Zeddeweg blijft voorbehouden aan openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten.

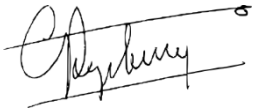
De leefbaarheid en bereikbaarheid van De Lange Weeren zijn centrale uitgangspunten geweest bij de planvorming. Het voorgestelde mobiliteitsconcept biedt voldoende ontsluitingscapaciteit en sluit aan bij duurzame mobiliteitsdoelstellingen, zoals het stimuleren van fietsverkeer en goed openbaar vervoer.

Mocht uit monitoring of toekomstige ontwikkelingen blijken dat een aanvullende ontsluitingsstructuur noodzakelijk is, dan staat de gemeente open voor het opnieuw bezien van alternatieven. De gemeente blijft zich inzetten voor een bereikbare, veilige en leefbare woonomgeving, in nauwe afstemming met de provincie en andere relevante partners.

Tot slot
De gemeente Edam-Volendam en BPD hebben gezamenlijk de verantwoordelijkheid genomen om tot een uitvoerbaar plan te komen dat bijdraagt aan de woningbouwopgave in de regio. Wij zijn dan ook niet van mening dat het plan onhaalbaar is, zoals Scholtens stelt. De keuzes die gemaakt zijn, zijn gebaseerd op realistische uitgangspunten, marktconforme waarden en uitvoerbare randvoorwaarden. Wij verzoeken Provinciale Staten daarom om ons te steunen in de vervolgstappen, waaronder de benodigde ontheffing voor planvorming. Alleen zo kunnen we tegemoetkomen aan de dringende behoefte aan betaalbare woningen, met behoud van kwaliteit, draagvlak en zorgvuldigheid.

Indien u nadere toelichting wenst op de financiële onderbouwing, de procesgang of de inhoud van het ontwikkelkader, zijn wij vanzelfsprekend bereid die te geven.

Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,	de burgemeester,
	
C. Rijnberg	R.J. Beukers

Stichting: Gezond Leefklimaat Lange Weeren

Provincie Noord-Holland

T.a.v. Statenfracties

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

C.F.M. Bootsman
Botter 2
1132 GB Volendam

Stichting Gezond Leefklimaat Lange Weeren
Botter 10
1132 GB Volendam

12 mei 2025
Onderwerp : Bouwplan de Lange Weeren
Datum : 12 mei 2025
Spreker : C.F.M. Bootsman – Stichting Gezond Leefklimaat Lange Weeren

Geachte voorzitter, geachte Statenleden,

Historie

- De stichting Gezond Leefklimaat Lange Weeren, hierna SGLLW, is vanaf 2020 in overleg geweest met de Gemeente Edam - Volendam inzake het bouwplan Lange Weeren. De SGLLW heeft op basis van veel argumenten ertoe bijgedragen dat het aanvankelijke bouwplan voor de Lange Weeren terzijde is geschoven en een nieuwe kans kreeg. De nieuwe coalitie onder leiding van VD80 heeft bij het aantreden in mei 2022 aangegeven op basis van participatie het nieuwe bouwplan de Lange Weeren vorm te geven. Deze uitspraak bleek puur voor de bühne geweest te zijn. Politiek gezien interpreteert men participatie als het systematisch naast zich neer leggen van inzichten van bewoners. Het effect was dat de bewoners met zijn honderden sympathisanten monddood werden gemaakt.

Op grond van argumenten heeft de SGLLW vanaf 2020 aangegeven dat een goed bouwplan op basis van een integraal plan gerealiseerd zou kunnen worden. Echter het college ging hier mogelijk door invloeden van buitenaf aan voorbij. Bijvoorbeeld op 22-12-2022 heeft de Raad van de Gemeente EV tijdens een vergadering het volgende ongefundeerde besluit genomen: de gevel afstand tussen de bestaande wijk de Blokgouw en de Lange Weeren wordt van gevel tot gevel 70m.

Van af die tijd is doordat meer informatie beschikbaar is gekomen over de uitvoering, de nut en noodzaak het draagvlak bij de Stichting voor het plan vervallen.

De Woningbehoefte
Gebleken is dat het bouwplan niet nodig is omdat er voldoende alternatieven zijn. Senioren willen daar niet wonen en wonen liever binnenstedelijk.
Thans staan er zelfs 600 woningen leeg in de gemeente. Zie ook het ingediende bezwaar van de andere Stichting die verwijst naar het Rigo rapport.
Conclusie: er is geen behoefte aan het bebouwen van de Lange Weeren.

De risico en problemen
Navolgend werden ook problemen genoemd bij een uitvoering van het bouwplan ontstaan:

- bodemdaling en waterberging, bij een uitgangspunt van -1,9 NAP
- Scheiding Blokgouw - Lange Weeren op basis van 70 meter van gevel tot gevel is de basis tot het ontstaan van funderingsschade bij 4.000 woningen op houten palen die op de blokgouw zijn gebouwd. Voor de eigenaren van de woningen is er geen schade protocol of bankgaranties voor paalrotherstel. KCAF adviseert op voorhand al een minimale afstand van 100 meter om risico's m.b.t. funderingsschade als gevolg van kruip tot een minimum te beperken. Voor de lange Weeren zal op voorhand een grotere afstand nodig zijn.

Daarnaast worden ook de volgende aanvullende risico genoemd.

- bouwen op slappe grond leidt tot een versnelde bodemdaling en dus gevolgschade voor bestaande bebouwing. Dit is door HHNK benoemd.
- onvoldoende aandacht en informatie met betrekking tot de waterbeheersing en -overlast;
- de grondwaterbeheersing is niet aan de orde gesteld;
- het landschappelijk karakter wordt teniet gedaan door een sterke concentratie van bebouwing hetgeen ten koste gaat van de natuur en landschappelijke kwaliteit. (hier omtrent heeft de gemeente gezegd geen toelichting te kunnen geven, hetgeen vraagtekens oproept)
- de landschapsovergang tussen de Blokgouw en De Lange Weeren kan door de SGLLW met zijn honderden sympathisanten als onvoldoende worden bestempeld.
- Het plan voldoet niet aan bodem en water sturend. Problemen en risico mogen niet afgewenteld worden op de omgeving of naar de toekomstige generaties.
- De capaciteit van de waterberging wordt door bebouwen kleiner.

De SGLLW heeft de gemeente hier meermaals op gewezen.

Het is typerend om te moeten vaststellen dat ook HHNK de onderstaande conclusies trekt:

- De Lange Weeren geniet, vanuit het principe water en bodem sturend, niet de voorkeur als bouwlocatie. De ondergrond is slap en ligt onder NAP en de locatie functioneert als overloopgebied voor de stedelijke kern van Volendam.
- In verband met de waterberging stelt HHNK voor om aan te sluiten op de bestaande bebouwing van de blokgouw dus -1,45 NAP
- Er dient onderzoek plaats te vinden om te bepalen wat het effect is van het bouwen op de grondwaterstand en in het verlengde daarvan naar de omgeving de Blokgouw.

Het is zorgwekkend dat de gemeente Edam - Volendam voorbij gaat aan het advies van HHNK en het Rigo rapport van de Provincie

Bezwaren
De SGLLW tekent hierbij dan ook bezwaar aan tegen het voorliggende plan omdat er voldoende alternatieven zijn.

Motivatie:

1 Woningbehoefte
• De woning behoefte dient volledig bijgesteld te worden. Er is geen behoefte aan het bouwplan. Senioren willen daar niet wonen. Er is voldoende capaciteit en ruimte voor binnenstedelijk bouwen.

2 Een ongestructureerde werkwijze
• Er zijn geen onderzoeken uit de opgave van HHNK uitgevoerd zoals funderingsonderzoek, grondwateronderzoek, zettings-analyse, bemalingsscenario, schadeprotocollen enz.
• De CUR-113 en NEN 9997-1 eisen onderzoek binnen een gevelafstand van 150 m.
• Het Water- en bodem sturend principe wordt genegeerd, problemen mogen niet naar de

toekomst of andere gebieden afgewenteld worden.

3 Een hoog risico voor bestaande woningen

- Omdat 4.000 woningen voorzien zijn van houtenpalen funderingen ontstaat risico op paal rot- en zettingsgevaar.
- Er is voor eigenaren geen schade protocol + bankgarantie voor paalrot herstel

4 Onzorgvuldigheid

In het proces is er sprake van onzorgvuldigheid

- Het besluit is genomen zonder de vereiste feitenbasis en komt daarmee in strijd met de AWB art. 3:2.
- HHNK heeft de Gemeente voortijdig, al vanaf 18-11-2022, op de risico gewezen.
- De Gemeente presenteert een voorstel zonder inzage te geven wat de effecten en risico in de plannen zijn.
- Er is geen openbaar dossier, bij vragen over deze kwestie werd verwezen naar het raadsbesluit.

5 Conclusie

Zoals het zich nu laat aanzien tonen alle studies en rapporten over meerdere jaren aan dat dit project niet nodig is voor de woningbehoefte, onherstelbare schade richt aan landschap, natuur en de bewonersveiligheid

Op basis van vorenstaande is het verzoek aan de commissie

1. Adviseer om het plan niet vrij te geven, zicht tegen het plan uit te spreken.
2. Niet mee te gaan:
- in verzoeken van de Gemeente voor een voorlopige vrijgave
- in toezeggingen dat het wel wordt opgelost in de toekomst.
- in het afwentelen van risico naar andere gebieden of toekomstige generaties.
3. Evalueer alternatieven buiten het Beschermd Landschap Waterland waar minder risico's spelen zoals binnenstedelijk bouwen. Daar willen senioren wel wonen.
4. Wij verzoeken u per definitie niet akkoord te gaan met het bouwen in de Lange Weeren.

Wij verzoeken u geen vrijgave te geven voor het bebouwen van de Lange Weeren.

Dank voor uw aandacht.

Met vriendelijke groet,

Namens de Stichting Gezond Leefklimaat Lange Weeren
Johan Bootsman, tel: 06 53 60 09 01
Kees Bootsman, tel: 06 53 66 74 22

Bronvermelding:

- Plan De Lange Weeren 291122 van Gemeente Edam Volendam dd. 18-11-2022, Afdeling Ruimtelijke ontwikkeling. Zie bijlage 2 Advies HHNK blz. 36 tot en met 40
- Onderzoek woningbehoefte 2024-2040. Rigo 7 maart 2025.

DE LANGE WEEREN

Document **De Lange weeren CONCEPT**
Datum **18-11-2022**
Afdeling **Ruimtelijke Ontwikkeling**

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

€ 112.000,- per jaar excl. btw. Dit bedrag is opgenomen voor de komende vijf jaar zodat de eerste jaren van het begeleiden en onderhouden zijn gedekt en daarna zal het onderhouden worden opgenomen in de begroting van de gemeente. Als het project plasdras verder is uitgewerkt zullen wij de uitwerking afstemmen met de verschillende belanghebbenden.

De extra investering in het project plasdras bedraagt ca. € 6,76 mln.

3	**Project plasdras (waterbergingszone)**	aantal	eenheden	bedragen	**€ 6.756.235,44**
	Vooronderzoeken	1	pst	€ 60.000,00	€ 60.000,00
	Verlaagd/vernatting maaiveld toepassen	150000	m3	€ 11,43	€ 1.714.500,00
	Verwerken grond t.b.v. dijkjes	50000	m3	€ 2,22	€ 111.125,00
	Afvoeren schone grond naar plangebied Lange Weeren	100000	m3	€ 3,81	€ 381.000,00
	Rijplaten / bouwweg	1	pst	€ 120.000,00	€ 120.000,00
	Bloemrijkgras / kruidenrijk	225650	m2	€ 1,00	€ 225.650,00
	Extra ophoging (netto 35cm) t.b.v. klimaat adoptief bouwen en extra waterberging	176400	m3	€ 16,51	€ 2.912.364,00
	BTW t.b.v. de ophoging	21	%	€ 2.912.364,00	€ 611.596,44
	Aanpassing duiker Blokgouw/Jan Platstraat	1	pst	€ 60.000,00	€ 60.000,00
	Ingerichte flanken begeleiden/onderhouden/beheren (5 jaar) (451300m2)	5	jaar	€ 112.000,00	€ 560.000,00

4. Project duurzame mobiliteit

De opzet van het plan zoekt een logische voortzetting en opwaardering van de huidige doorlopende en kwalitatieve regionale fietsnetwerk. Er wordt daarom in de flanken een langzaam verkeersroute aangelegd en aangesloten op het regionale (fiets-)padennetwerk doormiddel van een fietstunnel onder de Zeddeweg. Het toepassen van een regionale fietsroute en een fietstunnel onder de Zeddeweg versterkt het STOMP-principe.

De extra investering in het project duurzame mobiliteit bedraagt ca. € 2,81 mln.

4	**Project duurzame mobiliteit**	aantal	eenheden	bedragen	**€ 2.811.040,59**
	Fietspad leveren en aanbrengen (800m1) incl. ondergrond	4000	m2	€ 152,40	€ 609.600,00
	Duikers 5m1 rond 1000 niet onderheid	6	st	€ 3.936,10	€ 23.616,59
	Fietstunnel 40m1	40	m1	€ 45.695,60	€ 1.827.824,00
	verkeersmaatregelen en herstellen	1	pst	€ 350.000,00	€ 350.000,00

5. Inbrengwaarde gronden flanken

Om de kwalitatieve impuls te kunnen geven aan de gronden in de flanken en deze op een hoog niveau te onderhouden is het noodzakelijk om de gronden te verwerven als gemeente. Voor de inbrengwaarde hiervan is rekening gehouden met een bedrag van € 0,90 per vierkante meter inclusief bijkomende kosten (k.k. en notariskosten etc.). De inbrengwaarde is gecalculeerd op € 6,- per m2. Een deel daarvan is toerekenbaar aan de extra kwaliteit, daarom wordt een bedrag van € 0,90 per m2 opgenomen in dit hoofdstuk.

De extra investering t.b.v. inbrengwaarde flanken bedraagt ca. € 406.000,-

5	**Inbrengwaarde grond flanken**	aantal	eenheden	bedragen	**€ 406.170,00**
	Inbrengwaarde flanken (Scholtens)	111461	m2	€ 0,90	€ 100.314,90
	Inbrengwaarde flanken (BPD)	339839	m2	€ 0,90	€ 305.855,10

Bijlage II :
Advies Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Lange Weeren

De projectlocatie van de Lange Weeren is gelegen in het peilgebied -1,9m NAP. Het gebied is opgedeeld in de flanken en het netto ontwikkelgebied, samen het bruto plangebied genoemd. In het netto ontwikkelgebied (52,23 ha) zal de stedelijke ontwikkeling plaatsvinden, in de flanken (45,13 ha) is ruimte voor natuur- en waterontwikkeling. De ondergrond heeft de volgende gelaagdheid: veen (3,5meter), klei en zand. Het maaiveld ligt circa -1,4 meter onder NAP. Grondwatermetingen zijn niet beschikbaar. Gezien vanuit het principe water en bodem sturend heeft deze locatie niet de voorkeur als bouwlocatie. Er is sprake van een slappe ondergrond, die onder NAP ligt en de locatie functioneert als overloopgebied voor de stedelijke kern van Volendam. Aangezien de locatiekeuze al vastligt, zal hieronder de focus alleen liggen op een klimaatbestendige inrichting, dit houdt in:

- Ophogen en maaiveldberging wegnemen is compenseren
- Dempen is graven (1 op 1)
- Verharden is compenseren (70mm bui)

Ophogen en maaiveldberging wegnemen is compenseren

Bij piekbuien is duidelijk waarneembaar dat hemelwater afstroomt richting de planlocatie. Bij een T=1000* situatie bergt het gebied circa 56700 m3 aan hemelwater. De potentiële berging is echter meer dan deze 56700 m3. Bij een berging van 56700 m3 functioneert de Volendammermeer eveneens als waterberging. Hier wordt 82700 m3 geborgen. Omdat berging in de Volendammermeer onwenselijk is vanwege een hoog schaderisico en het ontstaan van een maatschappelijk ontwrichtende situatie, is het uitgangspunt dat berging hier niet zou moeten plaatsvinden en dus maatregelen nodig zijn. Het project Lange Weeren zal in samenhang met de bescherming van de Volendammermeer moeten worden opgepakt. De waterberging van de Volendammermeer zal in deze situatie een plek moeten vinden in de projectlocatie Lange Weeren. Dit in ogenschouw genomen zal een berging van 139 400 m3 moeten worden gerealiseerd in de Lange Weeren. Als hierbij ook gecompenseerd zal worden voor de maaiveldverhoging die benodigd is geweest voor de derde ontsluitingsweg dan komt hier nog 10600 m3 bij. Daarmee komen we op 150 000 m3. Voorstel is om in de flanken ruimte te creëren voor waterberging. Als wordt uitgegaan van een berging van 150 000 m3 dan betekent dit dat er een gemiddelde opzet van 33,5 cm (deze opzet is van toepassing op het huidige klimaatmodel) over 451 300 m2 zal optreden. Deze schijf water zal dan moeten worden geborgen in de flanken.

*Belangrijk aandachtspunt is dat de T=1000 situatie is gebaseerd op verouderde klimaatgegevens. Volgend jaar zal het KNMI met nieuwe modeldata komen waarbij kan worden aangenomen dat de T=1000 situatie extremer zal zijn. Dat heeft als gevolg dat er een grotere bergingseis zal worden neergelegd. Deze zullen wij volgend jaar communiceren.

Welke mogelijkheden de voorkeur hebben om water te bergen hangt samen met het waterpeil dat gehanteerd wordt en de mate waarin het maaiveld wordt opgehoogd. Gezien de aanwezigheid van een slappe bodem zal het stedelijke gebied opgehoogd moeten worden middels een zandpakket. Aanbevolen wordt om aan te sluiten op de bestaande bebouwing van de blokgouw en daarbij na (rest)zetting een maaiveldverhoging van circa 1 meter gerealiseerd te hebben. Bij het huidige peil zal een drooglegging van ca. 1,50 m ontstaan. Bij aansluiting op het stedelijke peil zal dit ca. 1 m zijn. De voorkeur heeft aansluiting op het stedelijke peil van de blokgouw (-1,45/-1,48m NAP). Dat betekent een peilverhoging. Dit peil heeft de voorkeur omdat hiermee één dynamisch stedelijk peil kan worden gehandhaafd en in de flanken een flexibel peil kan worden toegepast. Daarbij zorgt een kleinere drooglegging voor stabieler grondwaterpeil en vergroot dit de mogelijkheden voor natuurvriendelijke oevers.

In de flanken kan het huidige -1,90 m NAP peil worden gevoerd, maar de voorkeur heeft het -1,95 m NAP peil van polder Katwoude. Daarmee wordt de berging met 5 cm vergroot en kan een regelbare verbinding onder de Zeddeweg met polder Katwoude worden gerealiseerd. De mogelijkheden om tot dit peil en deze verbinding te komen zullen nog worden onderzocht. Zoals voorgaand genoemd, zal een flexibel peil worden gevoerd. Daarbij zijn grotere stijgingen en eventueel ook verdere uitzakkingen mogelijk. Gezien het venige karakter van de bodem is een zo klein mogelijke drooglegging gewenst. Dit betekent wel dat in de watergangen/partijen een beperkte hoeveelheid water kan worden geborgen. Gezien de vereiste bergingscapaciteit van meer dan 33,5 cm (rekening houdend met de onzekerheidsmarge van de nieuwe T=1000 situatie) moet dit mogelijk zijn bij een peil van -1,95 cm NAP. Er zal worden onderzocht in hoeverre het water hier in de zomer kan worden vastgehouden om veenafbraak zoveel mogelijk te voorkomen. Twee varianten zijn mogelijk:

- ➔ Vasthouden hemelwater: bij het vasthouden van neerslag is het niet mogelijk om inundatie bij een nieuwe bui te voorkomen. Dit heeft wel als voordeel dat het gebied voor langere tijd nat kan worden gehouden, wat goed is voor veen- en natuurontwikkeling. Met het realiseren van dijkjes/kades is een grotere peilopzet mogelijk zonder het risico te lopen de bestaande bebouwing/infrastructuur te laten inunderen.
- ➔ Het tijdelijk opvangen van hemelwater: hierbij zal het overtollige hemelwater na de bui geleidelijk worden afgevoerd, mogelijk richting Katwoude. Uitgangspunt is dat bij het ontstaan van een nieuwe bui de flanken weer op het -1,95 m NAP zullen komen. Ook hierbij zijn dijkjes/kades noodzakelijk maar dan zal worden volstaan met een beperktere hoogte.

Dempen is graven en verharden is compenseren

In het plangebied gelden naast de maaiveldberging nog twee compenserende principes:

- Alle gedempte watergangen moeten 1 op 1 worden gecompenseerd;
- Voor de toename aan verharding moet gecompenseerd worden, hierbij geldt dat 70mm hemelwater binnen het plangebied moet worden opgevangen.

Voorstel is om deze compensatie zoveel mogelijk binnen het plangebied te realiseren. Naast compensatie in watergangen is alternatieve compensatie ook mogelijk, deze kan onderdeel zijn van de klimaatbestendige inrichting die eveneens als eis wordt neergelegd. Hierbij geldt wel dat in de planuitwerking nadrukkelijk aandacht moet zijn hoe het bergend vermogen buiten het watersysteem (alternatieve waterberging) wordt geborgd zodat dit ook over de jaren gehandhaafd blijft en niet bij toekomstig gebruik van het gebied op een gegeven moment verdwijnt. Bijvoorbeeld door onvoldoende onderhoud of functiewijziging (groenstrook wordt parkeerkeerplaats etc.) Deze garanties kunnen over het algemeen wel worden gegeven in de publieke ruimte en niet in de private ruimte. Daarom is compensatie op privaat terrein alleen onder voorwaarden mogelijk.

Een klimaatbestendige inrichting kan naast onderdeel van watercompensatie worden gezien als een eerste vereiste en vanzelfsprekendheid. Hierbij moet gedacht worden aan een maximale hoeveelheid groen en water, op land en op daken, tegen gevels, onder de grond en in wadi's. Groen heeft een zeer belangrijke functie waar het gaat om wateroverlast (waterberging) en hittestress, maar is gevoelig voor droogte. Het is belangrijk om het groen zoveel mogelijk te verspreiden over, en te integreren in het plangebied om optimaal gebruik te maken van de voordelen die het groen biedt. Denk hierbij niet alleen aan groenstroken met bomen en planten, maar ook aan groene daken, gevels, wadi's, pergola's, hagen en heggen en vooral veel (inheemse) bomen en planten. Kies zoveel mogelijk voor planten en bomen in plaats van gras. Bomen en planten zijn veel effectiever in het voorkomen van hittestress en wateroverlast en hebben een veel grotere biodiversiteitswaarde. Om droogteschade te voorkomen zijn ruim bemeten plantvakken

noodzakelijk en is het vasthouden van hemelwater van groot belang, daarmee kan tevens op alternatieve wijze gecompenseerd worden. Dit kan in wadi's, waterdaken, opvang van water onder parkeerplaatsen en wegen en ondergrondse waterberging(en). Holle of bolle straatprofielen, waterpleinen, gootjes en 'stedelijke rivieren' kunnen bij piekbuien tijdelijk water bergen. Witte daken en gevels helpen daarnaast bij het voorkomen van hittestress. Er zijn legio mogelijkheden en voorbeelden. Kijk hiervoor eens bij Rainproof Amsterdam.

Natuurontwikkeling

De flanken bieden mogelijkheden tot het ontwikkelen van (onder)waternatuur en eventueel veengroei. Het meest kansrijk zijn de oevers, de overgang tussen land en water, natuureilandjes en flauw aflopende oevers kunnen een grote impuls geven aan de waterkwaliteit en flora en fauna. Ook verschillen in bodemdiepte kunnen een positief effect sorteren. Voor veengroei is inundatie noodzakelijk, om veenafbraak te voorkomen zal het te ver uitzakken van (grond)water moeten worden voorkomen. Er zal een goed onderhouds- en beheerplan moeten worden opgesteld om ook het onderhoud uitvoerbaar te houden. Gebiedseigen water heeft over het algemeen de voorkeur bij natuurontwikkeling. In dit geval is juist het uitgangspunt om water uit het stedelijk gebied op te vangen in de flanken. Dit maakt de urgentie om te sturen op schoon hemelwater groter. Randvoorwaardelijk is het regelmatig toetsen van de waterkwaliteit en achterhalen van mogelijke vervuilers. Een waterzuiverende voorziening in de vorm van een helofytenfilter kan zo nodig worden ingepast in de nieuwe stedelijk ontwikkeling. Doorlopende natuurverbindingen (op land en water) met de nieuwe en bestaande woonwijken door middel van natuurcorridors zorgen voor robuustheid en vergroten de ecologische waarden.

Grondwater en bodemdaling

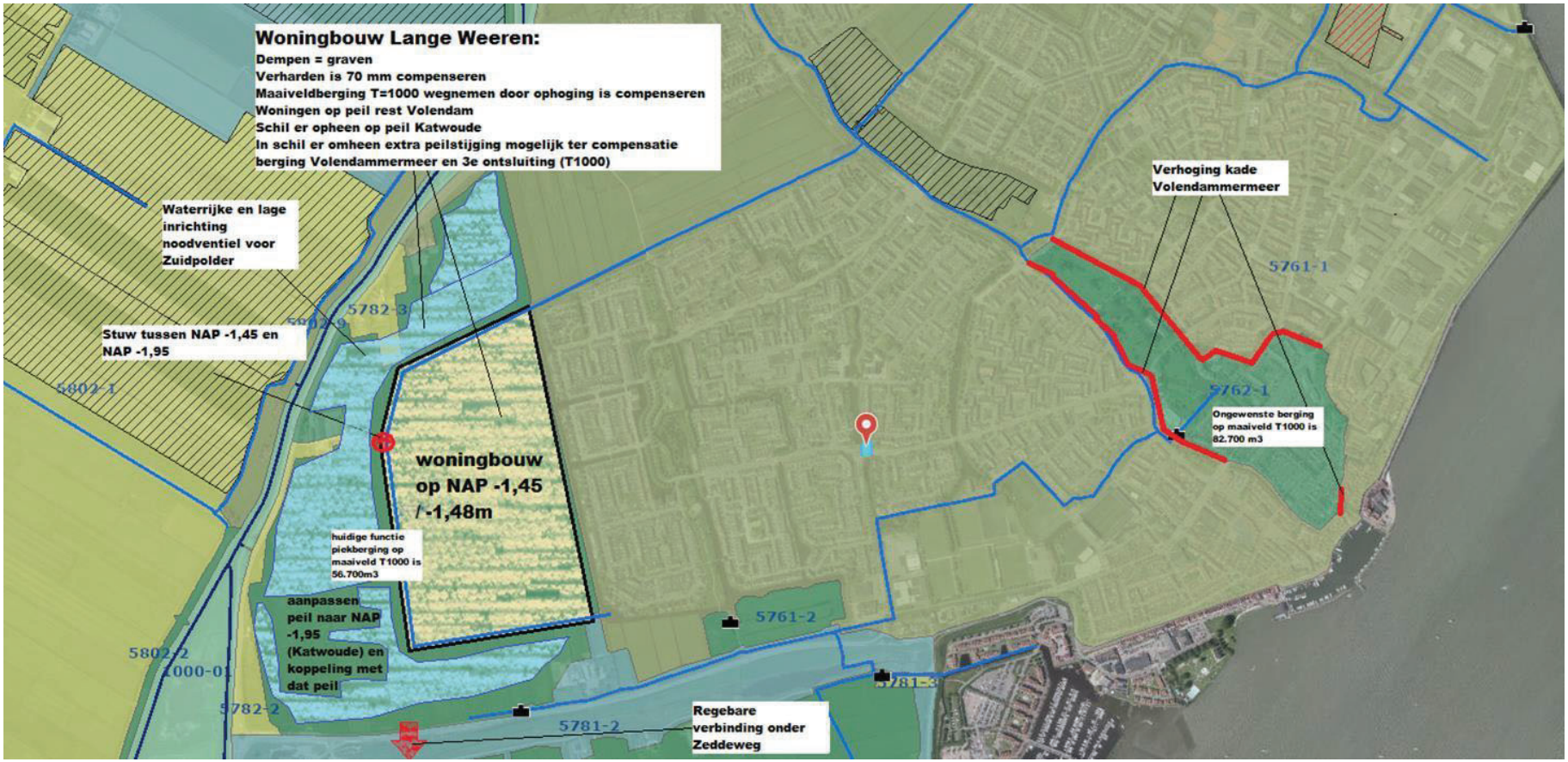
Vanwege de veenbodem zal een lange zettingsduur met verzwarend materiaal zeer waarschijnlijk noodzakelijk zijn. Dit om te voorkomen dat later verzakkingen in de openbare ruimte optreden. Breuken en verzakkingen in riolering, straatwerk en leidingen zijn de meest ontwrichtende voorbeelden, maar ook tuinen kunnen flink verzakken wat kosten voor particulieren met zich meebrengt. Belangrijk aandachtspunt bij het ophogen en bouwen is de grondwaterstand. Het is noodzakelijk om kennis van het grondwater op te bouwen door peilbuizen aan te leggen in de huidige en toekomstige situatie. Op dit moment zijn er geen gegevens in Dinoloket aanwezig van de planlocatie. Wel kunnen we iets zeggen over de samenstelling van het grondwater: naar verwachting is het grondwater zout-brak en is op dit moment sprake van infiltratie. In zomerse/droge omstandigheden zal het grondwater (substantieel) uitzakken en in winterse/natte omstandigheden tot boven het maaiveld kunnen komen. Vanwege de brakke ondergrond zijn methoden als verticale drainage als ontwateringsmethode zeer discutabel en vaak niet toegestaan. Grondwaterschommelingen kunnen een negatief effect hebben op al bestaande woningen die gefundeerd zijn op houten palen, infrastructuur en planten/bomen. Er zal een bureau moeten worden ingeschakeld om te bepalen wat het effect van het bouwen is op de grondwaterstand en in het verlengde daarvan de omgeving. In de toekomstige situatie zal door een omvangrijk zandpakket de mogelijkheid tot infiltratie toenemen maar zal tegelijkertijd moeten worden geïnvesteerd in een diepe leeflaag voor bomen en planten. Zand heeft als nadeel zeer voedingsarm te zijn en water snel door te laten, voor bomen en planten is dit funest wanneer er onvoldoende vocht- en voedingsrijke grond aanwezig is.

Onderhoud en inrichting

Bij de inrichting van het watersysteem in het plangebied zal rekening moeten worden gehouden met de onderhoudseisen van HHNK. Watergangen worden varend of vanaf de kant onderhouden. Varend onderhoud is het uitgangspunt. Dit betekent een breedte van minimaal 6 meter en wanneer steigers worden aangelegd minimaal 8 meter. Bij rijdend onderhoud dient er langs de watergang

een onderhoudsstrook van 5 meter aanwezig te zijn (dit kan ook een rustige weg zijn). De taludhellingen zijn minimaal 1:2, maar zoals aangegeven heeft in het openbaar terrein een flauwe natuurvriendelijke oever de sterke voorkeur. Bij particuliere tuinen zijn (onderwater) beschoeiingen aan te raden. De watergangen moeten een minimale diepte van 1 meter kennen. Bruggen en duikers moeten doorvaarbaar zijn. Om de 250 meter is er een locatie voor het slootvuil en elk tracé heeft een maaiboottewaterlaatplaats.

De vertaling van de precieze inrichtingseisen zullen we in het traject in detail gaan afstemmen. Daarbij zal er naast de Lange Weeren een gelijktijdig traject moeten worden opgestart om de Volendammermeer te versterken.


Woningbouw Lange Weeren:
Dempen = graven
Verharden is 70 mm compenseren
Maaiveldberging T=1000 wegnemen door ophoging is compenseren
Woningen op peil rest Volendam
Schil er opheen op peil Katwoude
In schil er omheen extra peilstijging mogelijk ter compensatie
berging Volendammermeer en 3e ontsluiting (T1000)
Waterrijke en lage inrichting noodventiel voor Zuidpolder
Stuw tussen NAP -1,45 en NAP -1,95
Verhoging kade Volendammermeer
5761-1
5762-1
Ongewenste berging op maaiveld T1000 is 82.700 m3
5782-3
5802-1
woningbouw op NAP -1,45 /-1,48m
huidige functie piekberging op maaiveld T1000 is 56.700m3
aanpassen peil naar NAP -1,95 (Katwoude) en koppeling met dat peil
5761-2
5802-2
5782-2
5781-2
Regebare verbinding onder Zeddeweg

De woningbehoefte in de MRA en Noord-Holland Noord

Provincie Noord-Holland



De woningbehoefte in de MRA en Noord-Holland Noord

Provincie Noord-Holland

Datum	7 maart 2025
Opdrachtgever:	Provincie Noord-Holland
Contactpersoon:	Stan van den Berg
Nadere inlichtingen:	André Buys; andre.buys@rigo.nl;
	Tobias Meppelink; tobias.meppelink@rigo.nl;
	Hans van der Reijden; hans.van.der.reijden@rigo.nl;
Projectnummer:	P49270

RIGO is lid van de Vereniging voor Beleidsonderzoek (VBO) en gecertificeerd volgens ISO 9001:2015

WWW.RIGO.NL | DE RUIJTERKADE 112-C AMSTERDAM | IBAN NL 14 INGB 0002903851 | T 020 522 11 11
INFO@RIGO.NL | POSTBUS 2805 1000 CV AMSTERDAM | BTW NR NL 0092.84.461.B.01 | KVK 33227618

Inhoud

Samenvatting 1

1 Inleiding 6

2 Het woningtekort 8

2.1 Het woningtekort, kwantitatief 8

2.2 Het tekort, kwalitatief 9

2.3 “Outsiders” op de woningmarkt 13

3 Ontwikkeling van de huishoudens 17

3.1 Demografie en woningbouw: kip of ei? 17

3.2 Demografische ontwikkelingen 18

3.3 Inkomensgroepen 22

4 Ontwikkeling van de woningbehoefte 25

4.1 Kwantitatief 25

4.2 Kwalitatief: hoe en wat? 26

4.3 De metropoolregio Amsterdam 31

4.4 Noord-Holland Noord 42

4.5 Grote woningen, kleine huishoudens 46

Bijlagen 48

Samenvatting

Op verzoek van de Provincie Noord-Holland heeft RIGO een raming gemaakt van de ontwikkeling van de woningbehoefte in de Metropoolregio Amsterdam (MRA, inclusief Almere en Lelystad) en in Noord-Holland Noord tot het jaar 2040, met een doorkijk tot het jaar 2050 en een tussenstand in 2031, het einde van de vigerende woondeal. Vertrekpunt is (1 januari van) het jaar 2024.

Onder woningbehoefte verstaan we de benodigde netto verandering in de woningvoorraad teneinde de toekomstige bevolking te kunnen huisvesten en tevens het reeds bestaande woningtekort in te lopen.

Aantallen

De totale opgave is onder te verdelen in twee componenten. Ten eerste de **additionele behoefte**. Deze heeft te maken met de demografische ontwikkeling in de toekomst, waaronder de groei van het aantal huishoudens. Om deze groei te accommoderen moet de woningvoorraad in de MRA volgens de demografische prognose van de Provincie tussen 2024 en 2031 met ruim 97.000 woningen toenemen. In Noord-Holland Noord gaat het om 17.700 woningen.

Tweede component is het **terugdringen van het reeds bestaande tekort**. Dit woningtekort is toegenomen, doordat de bevolking de afgelopen jaren harder is gegroeid dan de woningvoorraad. Om het tekort tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen zijn volgens berekeningen van de Provincie Noord-Holland 45.700 extra woningen nodig in de MRA. In Noord-Holland Noord gaat het om nog eens 5.700 woningen.

De additionele behoefte is te beschouwen als een minimumopgave. De woningvoorraad moet minimaal de huishoudensgroei bijhouden, anders loopt het tekort verder op. Meer bouwen dan het minimum dringt het tekort terug. Op het tekort in 2031 te hebben ingelopen tot het gewenste niveau, moet de woningvoorraad in de MRA met in totaal 142.750 toenemen. In Noord-Holland Noord gaat het om 23.400 woningen.

Voor de kwalitatieve invulling van de woningbehoefte zijn aannamen gedaan ten aanzien van de demografie (denk aan de vergrijzing, maar ook jonge aanwas), de koopkracht en trends op de woningmarkt. Hiertoe is gebruik gemaakt van het onderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA2023) en het Woononderzoek Nederland (WoON2021).

Prijsklassen

Wat het **in te lopen tekort** betreft, dit gaat om mensen die willen starten en om huishoudens die al wel ergens wonen, maar (nog) niet over eigen (zelfstandige) woning beschikken. Dit is een heterogene groep, variërend van jongeren in antikraakwoningen via scheidingsgevallen tot expats die een woning delen. Wat ze gemeen hebben is dat ze op korte termijn een volwaardige woning voor zichzelf nodig hebben.

Afgaande op recente verhuizingen heeft deze groep vooral behoefte aan huurwoningen in het sociale segment (officieel: het lage huursegment, met huurprijs tot € 879, prijspeil 2024). Ongeveer de helft van dit deel van de opgave betreft sociale huur. Daarnaast is er onder deze doelgroep in de MRA behoefte aan (of eigenlijk ‘markt voor’) huurwoningen boven deze lage huurgrens, ook in het segment boven de € 1.123 (prijspeil 2024). Het niet-sociale huursegment vervult een belangrijke functie voor nieuwkomers en spoedzoekers. Zij kunnen niet terecht in

de sociale huur (of willen daar niet op wachten) en kunnen of willen ook niet kopen. Met een huurprijs van € 26 per vierkante meter (bron: Pararius) is vooral in Amsterdam een groot tekort aan niet-gereguleerde huur. Dit ondanks het feit dat huurders (uiteraard) liever minder zouden betalen en in sommige gevallen met (te) hoge huurquoten te maken hebben. In Noord-Holland Noord is dit marktsegment veel kleiner.

De **additionele behoefte** heeft betrekking op de toekomst en is daarmee lastiger te schatten dan de opgave met betrekking tot het actuele tekort. Er zijn meerdere toekomsten denkbaar. Vanwege de onzekerheid is voor de additionele woningbehoefte gerekend met **drie scenario's**.

a) *Trendscenario*, waarbij de kwaliteitsnormen uit het verleden onverkort worden doorgetrokken naar de toekomst;
b) *Kleiner en betaalbaarder*, waarin woningzoekenden inleveren op kwaliteit, mede met oog op de betaalbaarheid;
c) *Extra doorstroming*, waarin tevens wordt verondersteld dat het aantal ruim wonende senioren in de toekomst lager uitvalt dan in het scenario versobering.

In het eerste scenario (a) wordt verondersteld dat toekomstige huishoudens net zo (kunnen) wonen als soortgelijke huishoudens nu. Impliciet wordt daarmee de bouwpraktijk uit het verleden doorgetrokken naar de toekomst. Dit leidt tot een relatief duur behoefteplaatje, want in het verleden werden er volop ruime en ook grondgebonden woningen gebouwd. Aan die kwaliteit hangt nu een hoger prijskaartje dan in het verleden. In scenario b) wordt ervan uitgegaan dat woningzoekenden bereid zijn in te leveren op kwaliteit in de vorm van vierkante meters. Dit heeft tot gevolg dat toekomstige huishoudens minder ruim zullen wonen als hun ouders. Het zijn daarbij vooral de jongeren - de nieuwe generatie - die moeten inleveren. Senioren kunnen het zich veroorloven te blijven zitten. Scenario c) werkt door in het feit dat er meer grote woningen (veelal eengezinswoningen) vrijkomen uit de voorraad. Die hoeven dan niet te worden toegevoegd. Ten opzichte van scenario b) scheelt dit verder in de behoefte aan duurdere woningen. Kleiner wonen betekent daarbij niet dat de behoefte verschuift naar meer sociale huur. Alternatieven worden gezocht binnen de marktsector.

Overigens houdt deze raming er rekening mee dat er ook in de toekomst huishoudens zijn die niet optimaal (krap, ruim, duur, goedkoop) wonen. Sterker nog, door de vergrijzing neemt het aantal alleenstaanden in grote woningen nog verder toe, ook in het "extra doorstroming" scenario. Inlopen van het tekort zal wel voor zorgen dat meer huishoudens zelf over een woning beschikken, in plaats van noodgedwongen een woning te delen.

Ontwikkeling van de woningbehoefte (netto toe te voegen), naar prijsklasse

	huur			koop		totaal	
MRA	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
in te lopen tekort	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700
totaal 2024-2031							
a trendscenario	35%	7%	14%	14%	30%	100%	142.750
b kleiner en betaalbaarder	35%	8%	14%	18%	25%	100%	142.750
c extra doortroming	35%	9%	15%	21%	20%	100%	142.750
totaal 2024-2040							
a trendscenario	32%	7%	15%	14%	32%	100%	237.900
b kleiner en betaalbaarder	32%	8%	15%	18%	28%	100%	237.900
c extra doortroming	32%	9%	15%	20%	24%	100%	237.900

Noord-Holland Noord	< € 879	< € 1.123	huur > € 1.123	€ 390.000	koop € 390.000		totaal
in te lopen tekort	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700
totaal 2024-2031							
a trendscenario	34%	5%	2%	19%	40%	100%	23.400
b kleiner en betaalbaarder	34%	5%	2%	25%	34%	100%	23.400
c extra doortroming	34%	9%	4%	33%	19%	100%	23.400
totaal 2024-2040							
a trendscenario	31%	4%	3%	17%	44%	100%	33.800
b kleiner en betaalbaarder	31%	5%	3%	25%	37%	100%	33.800
c extra doortroming	31%	7%	4%	31%	26%	100%	33.800

(totaal = in te lopen tekort plus additionele behoefte)

Middensegment

Een wellicht opvallende bevinding is de bescheiden behoefte aan het ‘middensegment’ huur. Daar zijn meerdere verklaringen voor te geven. Ten eerste is het simpelweg een kleine prijsrange. Tussen de € 879 en de € 1.123 (prijspeil 2024) zit maar € 244. De prijsklasse daaronder is veel groter en die daarboven in beginsel onbegrensd. Niet zo vreemd dus dat slechts een klein deel van de totale behoefte aan huurwoningen in het smalle middensegment terecht komt. Tweede verklaring is de aanzienlijke behoefte aan ‘betaalbare’ koopwoningen (tot € 390.000, prijspeil 2024). De doelgroep voor het middensegment huur heeft eerder behoefte aan betaalbare koopwoningen. Dit is helemaal sterk het geval in Noord-Holland Noord, waar huren helemaal geen traditie is. Maar middensegment huur kan wel een alternatief zijn voor betaalbare koop. Derde verklaring is dat het huidige prijsniveau in de marktsector ook voor de toekomst is aangehouden. Als het echter lukt om het tekort terug te dringen, zal dit ook een drukkend effect hebben op huizenprijzen. Andersom geldt dat te weinig bouwen de prijzen (nog) verder opdrijft.

Woningtypen

Met alle aandacht voor prijsklassen zouden we bijna vergeten dat er ook nog andere vormen van behoeften bestaan. Het woningtype bijvoorbeeld. De additionele behoefte in de MRA bestaat vooral, maar niet uitsluitend, uit appartementen. In Noord-Holland Noord is ook nog volop behoefte aan (nog) meer eengezinswoningen.

De vergrijzing zorgt voor meer kleine huishoudens, maar die hebben meestal geen behoefte aan een andere woning. Steeds meer ruime (eengezins)woningen zullen worden bewoond door “lege-nesters” die daar ooit als gezin hebben gewoond. Tegelijkertijd krijgen nieuwe generaties (aanstaande) gezinnen ook behoefte aan eengezinswoningen of gelijkwaardige alternatieven. Die zouden dus moeten worden toegevoegd, althans als we toekomstige generaties net zo willen laten willen wonen als hun ouders (scenario a). Alternatief is om meer senioren te verleiden om kleiner te gaan wonen, zodat de grotere woningen uit voorraad vrij komen. In het “extra doorstroming” scenario wordt verondersteld dat dit lukt. De additionele behoefte verschuift dan in de richting van meer appartementen en ook naar minder dure (koop)woningen. Wat voor appartementen dat moeten zijn is hier niet verder uitgewerkt. Uit WiMRA weten we dat de “downzisers” eventueel wel kleiner willen wonen, maar ook weer niet al te klein.

Ontwikkeling van de woningbehoefte (netto toe te voegen), naar eigendom en woningtype

MRA	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
in te lopen tekort	72%	9%	9%	10%	100%	45.700
totaal 2024-2031						
a trendscenario	46%	10%	14%	29%	100%	142.750
b kleiner en betaalbaarder	48%	9%	17%	26%	100%	142.750
c extra doortroming	51%	8%	20%	21%	100%	142.750
totaal 2024-2040						
a trendscenario	42%	13%	16%	30%	100%	237.900
b kleiner en betaalbaarder	43%	11%	19%	27%	100%	237.900
c extra doortroming	45%	11%	21%	23%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Noord-Holland Noord	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
in te lopen tekort	50%	20%	6%	24%	100%	5.700
totaal 2024-2031						
a trendscenario	29%	12%	14%	44%	100%	23.400
b kleiner en betaalbaarder	30%	11%	19%	39%	100%	23.400
c extra doortroming	38%	9%	32%	21%	100%	23.400
totaal 2024-2040						
a trendscenario	24%	14%	17%	44%	100%	33.800
b kleiner en betaalbaarder	25%	13%	22%	39%	100%	33.800
c extra doortroming	31%	12%	32%	25%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

(totaal = in te lopen tekort plus additionele behoefte)

Deelregio's

Wanneer wordt ingezoomd op deelregio's, komen enkele opvallende verschillen aan het licht. Verschillen tussen de regio's blijven grotendeels in stand. Amsterdam, dat een deelregio op zich vormt, kent een tweetoppige behoefte. Volgens de demografische prognose groeit in Amsterdam het aantal huishoudens van middelbare leeftijd, waaronder ook huishoudens met kinderen, terwijl het aantal jongeren (tot 35 jaar) afneemt. Deze huishoudens, die de startersfase zijn ontgroeid, hebben behoefte aan kwaliteit en dat komt in Amsterdam met een prijskaartje. Tegelijkertijd blijft een substantieel deel van de Amsterdamse huishoudens vanwege hun inkomen afhankelijk van sociale huur.

De behoefte in Almere-Lelystad komt relatief zwaar in de "betaalbare" segmenten terecht. Hierin weerspiegelt zich het verleden. Voor betaalbare woningen zullen huishoudens (blijven) uitwijken naar Flevoland. In Almere en Lelystad komen door instroom en door eigen aanwas de komende jaren veel jonge (aanstaande) gezinnen op de markt. Deze krijgen net als hun ouders in het verleden volop behoefte aan (relatief betaalbare) eengezinswoningen.

In Noord-Holland Noord valt vooral de geringe behoefte in de Kop van Noord-Holland op. Hierdoor zou de markt zodanig kunnen ontspannen dat er op langere termijn nauwelijks nog duurdere koopwoningen en ook geen sociale huurwoningen hoeven te worden toegevoegd; die komen voldoende vrij uit de voorraad.

Langere termijn

De behoefte op langere termijn verschilt niet heel veel van die tot 2031. De additionele behoefte neemt ook na 2031 verder toe als gevolg van een voortdurende demografische groei.

De vergrijzing tikt door, vooral buiten de steden. Dit drukt de behoefte aan sociale huur, want de toekomstige senioren hebben daar minder behoefte aan dan de huidige. Dit valt op in de Gooi- en Vechtstreek, waar naast een verdere vergrijzing ook nog eens weinig nieuwe jonge huishoudens worden verwacht. Met deze bevolking zal de additionele behoefte aan sociale huur op lange termijn beperkt blijven. Dit neemt niet weg dat er op korte termijn ook in deze deelregio een tekort in dit segment bestaat, dat eerst moet worden weggewerkt en dat in de MRA als geheel ook op langere termijn de behoefte aan sociale huur blijft toenemen.

Na 2040 is de verwachting dat het aantal huishoudens (en daarmee de woningbehoefte) in de MRA blijft toenemen, met name in Amsterdam en in Almere-Lelystad. In Noord-Holland Noord vlakt de groei af. In de Kop van Noord-Holland is zelfs een afname van het aantal huishoudens mogelijk. Tussen 2040 en 2050 neemt de woningbehoefte in de MRA met nog eens 74.000 toe, in Noord-Holland Noord met 4.350. Een kwalitatieve invulling hiervan is vanwege de grote onzekerheden op deze termijn niet zinvol.

Alternatieven

De hier gepresenteerde kwalitatieve raming is niet bedoeld (en ook niet geschikt) als blauwdruk voor de nieuwbouw, maar is vooral nuttig als spiegel. Er zijn tal van (beleidsmatige) redenen om juist iets anders te willen bouwen dan de (beleidsneutrale) scenario's aangeven, zeker op lokaal niveau. Bovendien verandert de voorraad ook door andere oorzaken dan nieuwbouw (prijsontwikkeling, prijsregulering, buy-to-let, uitponding, sloop, transformaties).

Mits op het niveau van de MRA als geheel aan de behoefte wordt voldaan, kan de opgave per deelregio anders worden ingevuld dan hier berekend. Denk aan het aanbieden van meer middenhuur of koop tot € 390.000 in dure gemeenten. Denk ook aan een gelijkmatige verdeling van de regionale opgave in de sociale huur (fair share, solidariteit). Dit is een kwestie van beleid en, vanwege de regionale verwevenheid van de woningmarkt, ook van regie.

Sociale huurwoningen in dure regio's / gemeenten zullen niet leeg komen te staan. Integendeel. Middenhuurwoningen of koopwoningen onder de € 390.000 ook niet. Een andere woningvoorraad zal er mogelijk toe leiden dat migratiestromen zich binnen de regio's anders ontwikkelen, gestuurd door het aanbod en mede afhankelijk van de kwaliteit. Zo zijn Almere en Lelystad ook ooit ontstaan, zonder dat er op die plekken enige behoefte was uitgerekend. En zolang er sprake is van een aanzienlijk tekort aan woningen zullen woningzoekenden zich laten sturen door het aanbod.

1 Inleiding

Op verzoek van de Provincie Noord-Holland heeft RIGO een raming gemaakt van de woningbehoefte in de metropoolregio Amsterdam (MRA, inclusief Almere en Lelystad) en in Noord-Holland Noord. Belangrijke bronnen daarbij zijn het onderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA2023) en de onlangs (december 2024) door de Provincie gepubliceerde demografische prognose.

In deze rapportage worden de uitkomsten van deze raming gepresenteerd. Alvorens dit te doen is het zinvol om kort stil te staan bij het hoe en waarom van een behoefteraming.

Het begrip woningbehoefte

De woningbehoefte, zoals hier uitgewerkt, is een schatting van de benodigde aanpassing van de woningvoorraad, zodanig dat de bevolking van de toekomst kan worden gehuisvest, rekening houdend met demografische en economische trends en met trends op de woningmarkt.

In de totale aanpassingsopgave worden twee componenten onderscheiden:

- Het (deels) inlopen van het reeds bestaande **woningtekort** en
- De **additionele woningbehoefte**, die het gevolg is van nog te verwachten ontwikkelingen in de toekomst.

Bij de berekening van de behoefte komen aannamen kijken, zoals verwachtingen ten aanzien van de demografische ontwikkeling. Deze aannamen worden elders in de rapportage nog verder besproken.

Bruikbaarheid van de uitkomsten

De behoefteraming zegt iets over de gewenste veranderingen in de woningvoorraad. In de praktijk liggen er al tal van plannen, ambities en intenties. Voor de periode tot en met 2030 is er de woondeal. De vraag dringt zich op waar een behoefteraming voor nodig is als beleidsmakers toch al hebben afgesproken wat ze (willen) gaan bouwen.

Ondanks gemaakte afspraken is het nog wel zinvol om beleidsvoornemens te spiegelen aan de uitkomsten van de raming. Al was het maar om bewust af te wijken van de uitkomsten.

Anders dan het beleid is de behoefteraming een **beleidsneutrale** doorrekening van verwachtingen ten aanzien van de toekomstige bevolking, **trends en constanten** op de markt. Er zijn tal van redenen om bewust af te willen wijken van deze berekende behoefte. Bijvoorbeeld omdat er reeds gemaakte afspraken met bouwpartijen zijn gemaakt, of vanwege het gebrek aan geschikte locaties. Of misschien laat de raming wel een toekomst zien die beleidsmatig ongewenst is en is de ambitie juist om een trendbreuk te bewerkstelligen. Afwijken van de raming betekent niet dat woningen leeg zullen komen te staan.

Vergelijkbaarheid

Zoals gezegd, de behoefteraming is geschikt en bedoeld als spiegel voor het beleid, niet als onwrikbaar dictaat of als niet te vermijden prognose. Wat betreft de woondeal moet daarbij rekening worden gehouden met het volgende.

- Ten eerste: de woondeal gaat over de “bruto” te bouwen wonen. De behoefteraming is “netto”. Het geeft aan hoe de voorraad zou moeten veranderen. Dat is niet precies

hetzelfde. Behalve door nieuwbouw verandert de voorraad door sloop, door prijsontwikkeling en door omzettingen van huurwoningen naar koopwoningen (“uitponden”) en omgekeerd. Een aantal jaren geleden werden veel huurwoningen door particuliere opgekocht voor de verhuur, recent worden juist weer veel particuliere huurwoningen verkocht. Hoe dit op termijn verder gaat is niet te voorspellen, zeker niet op deelregionaal niveau.

- Ten tweede: de tijdsperiode is niet gelijk. De woondeal gaat over de periode 2022 tot en met 2031. De behoefteraming start net als de demografische prognose in het jaar 2024. Er zijn dus al twee (bouw)jaren achter de rug en op het moment van publiceren al drie. In die voorbije jaren is de woningvoorraad alweer veranderd, niet alleen door nieuwbouw trouwens, maar ook door ontwikkelingen in de voorraad. Eigenlijk zou je om de perioden gelijk te trekken de woondeal moeten updaten voor de reeds opgeleverde woningen. Het monitoren van de nieuwbouw en overige omzettingen is echter een onderzoek op zich en valt buiten de scope van de behoefteraming.

Gezien bovengenoemde complicaties is de behoefte niet alleen in absolute aantallen, maar ook in percentages weergegeven. Hierdoor is toch een vergelijking op hoofdlijnen mogelijk. Daarnaast gaat de behoefteraming verder dan de woondeal, zowel in de tijd (ook na 2031 is er behoefte) als in kwaliteiten (ook woningtypen).

Opbouw van deze rapportage

De rapportage is verder als volgt opgebouwd. In het eerstvolgende hoofdstuk wordt ingegaan op het actuele woningtekort en de opgave om dit tekort terug te dringen. In het daaropvolgende hoofdstuk wordt stilgestaan bij de demografische prognose. Vervolgens komt de additionele woningbehoefte aan de orde en worden beide componenten gecombineerd en in grote lijnen gespiegeld aan wat we weten over de bouwplannen.

2 Het woningtekort

Woningbehoefte, zoals die hier wordt uitgewerkt, bestaat uit twee onderdelen. Een onderdeel heeft te maken met de verwachte toename van het aantal huishoudens. Er moeten woningen bij om deze groei te accommoderen. Dit noemen we de **additionele woningbehoefte**. Het andere onderdeel heeft te maken dat we om te beginnen al te maken hebben met een **tekort aan woningen**. Om dit tekort terug te dringen, zouden dus eigenlijk meer woningen moeten worden toegevoegd dan het aantal huishoudens toeneemt. Hoe veel en wat voor woningen dat moeten zijn is onderwerp van dit hoofdstuk.

2.1 Het woningtekort, kwantitatief

Het behoeft geen betoog dat de woningmarkt anno 2024 uitermate krap is. Dit uit zich onder meer in lange wachttijden in de sociale huur en hoge prijzen in de marktsector.[1] Degenen die daar het meeste tegenaan lopen zijn de “outsiders” op de woningmarkt, huishoudens die niet over een woning (koop dan wel huur) voor zichzelf beschikken en die dat wel zouden willen. In dit verband wordt ook wel gesproken over het woningtekort. Er zijn meer huishoudens dan er woningen beschikbaar zijn.

Voor alle duidelijkheid: het woningtekort betreft (naast potentiële starters) huishoudens die wel onderdak hebben, maar niet in een reguliere woning, of wel in een woning, maar dan gedeeld met andere huishoudens.

Daarnaast zijn er huishoudens die wel in een (niet-gedeelde) woning wonen, maar daar een (te) hoge prijs voor betalen. Zij tellen niet mee voor het woningtekort – ze hebben immers een woning - maar zijn indirect ook “slachtoffer” van het tekort. De krapte drijft immers de prijzen op in het niet-gereguleerde deel van de woningmarkt. Het terugdringen van het tekort is daarmee ook in het belang van huishoudens die afhankelijk zijn van (of momenteel noodgedwongen uitwijken naar) de vrije markt.

Het zogeheten “statistische woningtekort” voor Nederland als geheel bedraagt momenteel meer dan 400.000. De Provincie Noord-Holland heeft cijfers hiervoor aangeleverd per deelregio (zie tabel 1).[2] Deze schattingen zijn gebaseerd op landelijk dekkende registraties, waaruit op adres- en persoonsniveau kan worden afgeleid hoe mensen zijn gehuisvest. Meer informatie hierover is te vinden op de website van het Ministerie.[3] Over het begrip woningtekort is ook een uitgebreide rapportage gemaakt in opdracht van het Ministerie.[4]

---

[1] De term “sociale huur” wordt in deze rapportage gebruik voor woningen met een huurprijs tot 880 euro (prijspeil 2024), de term “marktsector” voor alle overige woningen.

[2] Amsterdam vormt een deelregio op zichzelf.

[3] https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/berekening-woningbouwopgave.

[4] ABF Research (2024), Evaluatie woningtekort.

Verreweg het grootste tekort van alle deelregio's, zowel in absolute als in relatieve zin, bevindt zich in Amsterdam. In de MRA als geheel bedraagt het tekort 6,5% van de woningvoorraad. Ter vergelijking: voor heel Nederland gaat het om 4,9% van de voorraad.

tabel 1 Woningtekort in delen van de MRA en Noord-Holland Noord

	Woningvoorraad 2024	Woningtekort begin 2024	Woningtekort begin 2024 %	Aantal woningen nodig om tekort terug te brengen
Amsterdam	480.800	41.800	8,7%	22.600
Almere-Lelystad	128.000	9.800	7,7%	7.200
Amstelland-Meerlanden	159.600	9.300	5,8%	6.100
Gooi en Vechtstreek	112.400	5.000	4,4%	2.800
Zaanstreek-Waterland	153.700	6.700	4,4%	3.600
ZKL-IJmond	182.500	7.000	3,8%	3.400
MRA	1.217.000	79.600	6,5%	45.700
Kop van Noord-Holland	78.800	3.000	3,8%	1.400
Westfriesland	96.300	4.000	4,2%	2.100
Regio Alkmaar	140.900	5.000	3,5%	2.200
Noord-Holland Noord	316.000	12.000	3,8%	5.700

Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Welk tekort is aanvaardbaar?

Het woningtekort is niet plotseling ontstaan. Het is het gevolg van het feit dat de woningproductie over een lange periode bezien achterblijft bij de bevolkingsgroei. Het zal dan ook niet plotseling verdwijnen. Sterker nog, het aantal huishoudens blijft nog verder toenemen. Om het tekort terug te dringen zal de voorraad meer moeten toenemen dan het aantal huishoudens. Zo niet, dan loopt het tekort alleen maar op.

Het zal niet nodig zijn om het tekort volledig op nul te krijgen. De rijksoverheid streeft naar een tekort dat 2% bedraagt van de woningvoorraad. Een kleiner tekort dan 2% heeft ook weer nadelen, zoals risico op structurele leegstand in de minder aantrekkelijke delen van de voorraad. Die situatie is in de MRA ver weg. Voor Amsterdam wordt die 2% niet haalbaar geacht, maar streeft de Provincie naar 4%.

Om het tekort op het aanvaardbaar niveau van 2% (4% voor Amsterdam) te krijgen zijn volgens berekening van de Provincie in de MRA 45.700 extra woningen nodig, bovenop de additionele behoefte als gevolg van demografische groei. Anders dan deze additionele behoefte, die nog ter sprake komt in hoofdstuk 4, is het inlopen van het tekort niet aan een tijdsperiode gebonden. Het tekort bestaat reeds, dus eigenlijk hadden die woningen er al moeten staan.

2.2 Het tekort, kwalitatief

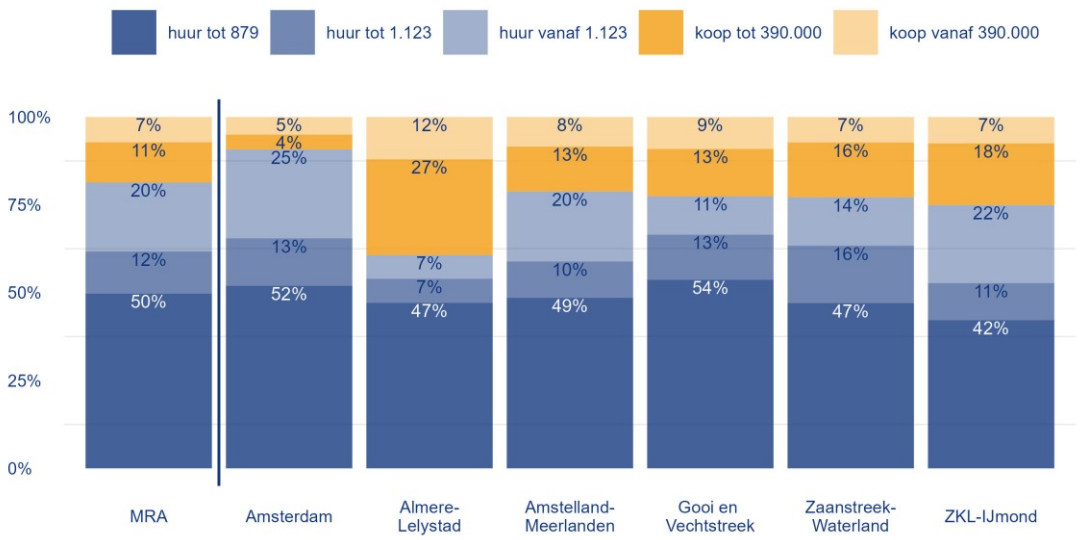
Door starters betrokken woningen

De vraag dringt zich op wat voor woningen nodig zijn om het woningtekort terug te dringen. We mogen aannemen dat de outsiders op de woningmarkt in meerderheid niet al te draagkrachtig

zijn. Over de financiële situatie van deze groep ontbreekt echter harde informatie. Het valt niet uit te sluiten dat er ook (potentiële) huishoudens tussen zitten die zich wel het een en ander kunnen veroorloven, maar simpelweg aanlopen tegen het feit dat er te weinig aanbod is. Denk aan woningdelers met een goede baan, scheidingsgevallen of thuiswonende kinderen die sparen voor een koopwoning. Of denk aan expats die ergens onderhuren of onzelfstandig wonen.

Bij wijze van referentie is in figuur 1 uit WiMRA afgeleid wat voor woningen recent door starters zijn betrokken. Dat zijn huishoudens die voorheen in dezelfde situatie verkeerden als de huidige outsiders, dat wel zeggen ofwel als inwonend kind bij hun ouders ofwel op kamers of woningdeler. We zien dat een substantieel deel inderdaad een woning heeft betrokken in de lagere prijsklassen, maar niet allemaal. In Almere-Lelystad en IJmond bijvoorbeeld zijn toch ook nog betrekkelijk veel starters er in geslaagd om een koopwoning te bemachtigen in het relatief betaalbare segment. Duurdere koopwoningen zijn voor de meeste starters geen optie, maar huurwoningen in het duurdere segment wel.

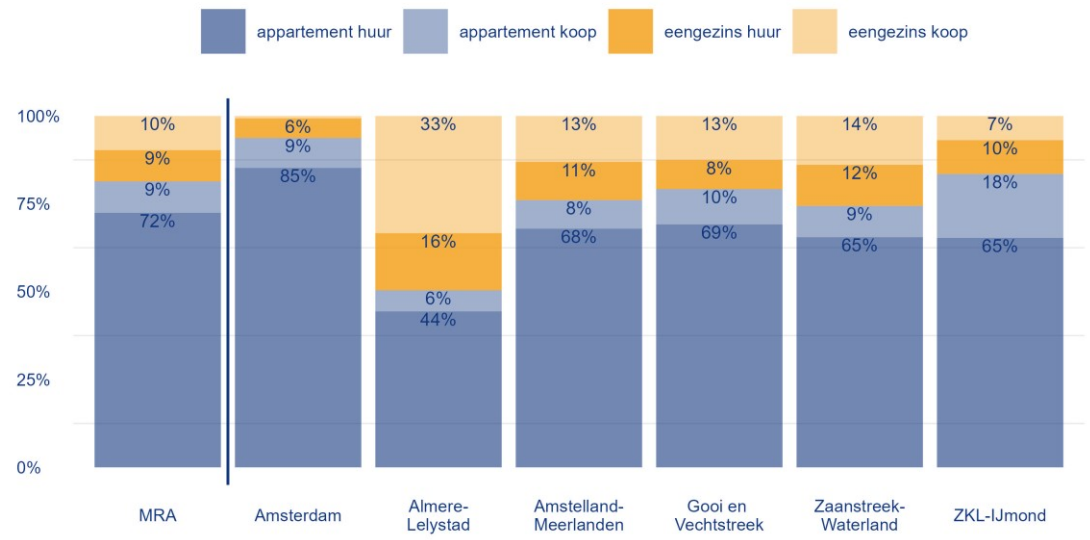
figuur 1 Recent door starters betrokken woningen, naar prijssegment, MRA



bron: WiMRA 2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Wanneer we kijken naar het type woning dat recent door starters is betrokken (figuur 2) blijkt dat dit vooral appartementen zijn, met de nadruk op huurwoningen. Er zijn maar weinig starters in staat geweest om een eengezinswoning-koopwoning te bemachtigen. In Amsterdam gaat het maar om 1%. Uitzondering op dit punt is de deelregio Almere-Lelystad. Dit hangt uiteraard samen met de woningvoorraad in dit deel van de MRA. Daarnaast kan ook het zoekgedrag verschillen tussen de deelregio's. Denk aan de traditie dat kinderen sparen om direct uit het ouderlijk huis te kunnen kopen, al dan niet geholpen door schenkingen.

figuur 2 Recent door starters in betrokken woningen, naar type en eigendom, MRA



bron: WiMRA 2023, bewerking RIGO

De recent door starters betrokken woningen nemen we in het vervolg mee bij de kwalitatieve invulling van het woningtekort. Dit houdt onder meer in dat de opgave om het woningtekort in de MRA terug te dringen (in totaal 45.700 woningen) voor de circa helft uit huurwoningen in het sociale segment (tot € 879) zal moeten bestaan.

"Behoefte aan" is ook "markt voor"

Voor Amsterdam bestaat dit deel van de opgave (22.600 woningen) behalve uit sociale huur voor ruim een kwart uit huurwoningen in het hogere segment. Amsterdam is daarmee een uitschieter. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van veel "outsiders" die bereid en in staat zijn om dit soort bedragen te betalen om maar in Amsterdam te kunnen wonen. Het feit dat dit soort bedragen worden betaald illustreert de enorme krapte op de woningmarkt en de hoge nood van woningzoekenden. Tevens blijken sommige (voormalige) starters in Amsterdam die huur wel te kunnen opbrengen. Veel particuliere verhuurders stellen immers inkomenseisen.

Het klinkt een beetje vreemd, "behoefte aan dure woningen". Aan de andere kant is er met name in Amsterdam een grote groep die niet kan of wil wachten op een sociale huurwoning, die snel een woning nodig heeft en die dit soort prijzen accepteert. Expats bijvoorbeeld zijn wel wat gewend. We wijken op dit punt bewust af van de WiMRA-rapportage, waarin, mede op basis van woonwensen, een "overschot" aan duurdere huur wordt geconstateerd.[5] De prijsontwikkeling in de vrije huursector vertelt een ander verhaal. Met een gemiddelde huurprijs van €26 per vierkante meter in Amsterdam (bron: Pararius)[6] kun je moeilijk van een overschot spreken. Integendeel. Het vrije huursegment is daarbij het enige segment waar sprake is van ongereguleerde marktwerking. Een hoge prijs wijst in dat geval op schaarste.

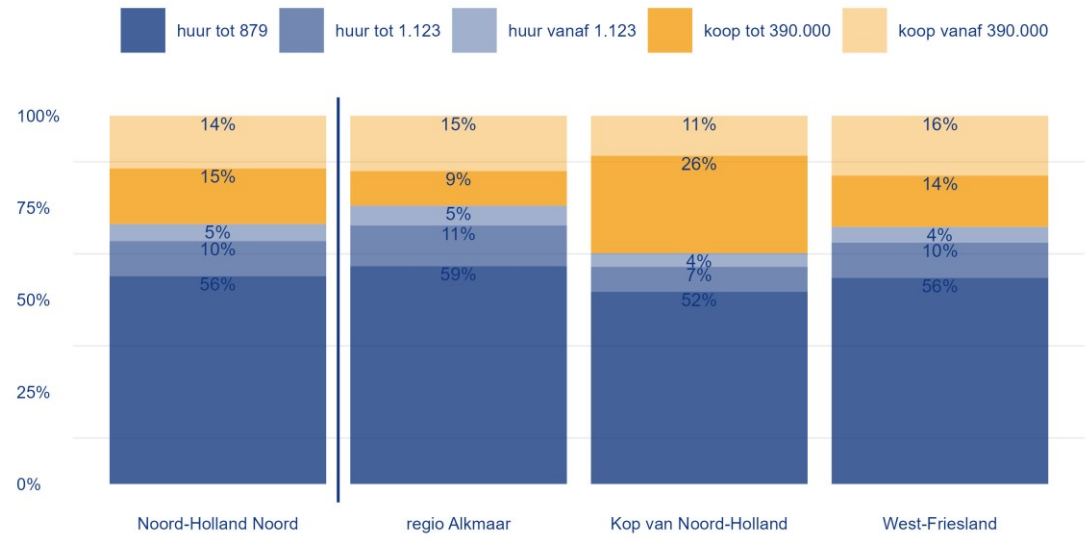
[5] Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (2023), paragraaf 7.5.

[6] Pararius huurmonitor Q4, 2024.

Wat klopt is dat bewoners in de vrije huursector met hoge woonlasten te maken hebben. Ook zitten er ongetwijfeld uitwassen en woekerhuren tussen. De manier om daar iets aan te doen is niet om geen “dure” woningen meer toe te voegen, maar juist om het aanbod in dit segment te vergroten. Juist vanwege de marktwerking mag worden verwacht dat meer aanbod een drukkend effect heeft op de huurprijzen in dit segment. In hoofdstuk 4 komen we hier op terug.

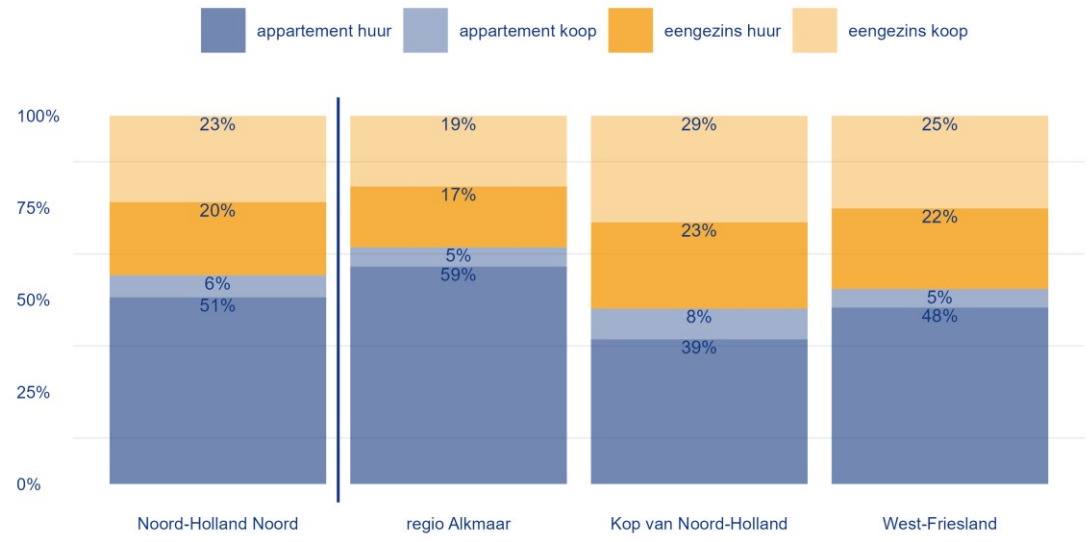
Het “middensegment” tussen € 879 en € 1.123 vervult ook een rol in het terugdringen van het woningtekort. Dit is echter slechts een betrekkelijk kleine prijsrange in vergelijking met de vrije sector, die in principe onbegrensd is.

figuur 3 Recent door starters betrokken woningen, naar prijssegment, Noord-Holland Noord



bron: WoON2021, CBS, bewerking RIGO, prijspeil 2024

figuur 4 Recent door starters betrokken woningen, naar type en eigendom, Noord-Holland Noord



bron: WoON2021, CBS, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Ook in Noord-Holland Noord betrokken starters recent voor de helft woningen in het sociale segment. Daarnaast worden ook koopwoningen betrokken, vooral in de Kop van Noord-Holland. Anders dan in de MRA slagen veel starters er in Noord-Holland Noord er in om eengezinswoningen te bemachtigen. Hierin weerspiegelt zich de woningvoorraad. Ruim de helft van de starters betrok een appartement en dat is voor dit deel van de provincie al veel. De markt voor duurdere huur is in Noord-Holland Noord relatief klein.

2.3 “Outsiders” op de woningmarkt

De analyse in deze paragraaf staat enigszins los van de rest van de rapportage. Deze hier gepresenteerde cijfers spelen geen rol in de behoefteraming. Ze geven wel inzicht in de geografische spreiding van de “outsiders” op de woningmarkt.

De omvang van het woningtekort op het schaalniveau van gemeenten is niet bekend, althans niet volgens de precieze rijksdefinitie. Het is wel mogelijk om in de geest van het begrip woningtekort een indruk te verkrijgen van de situatie per gemeente. Daartoe kijken we aan de hand van CBS-registraties naar twee indicaties: het verschil tussen het aantal huishoudens en het aantal bewoonde woningen en het aantal thuiswonende “oudere jongeren”.

Meer huishoudens dan bewoonde woningen

In vrijwel alle gemeenten zijn er meer (particuliere) huishoudens dan bewoonde woningen. Wat voor huishoudens dit zijn, bijvoorbeeld hoe oud ze zijn en hoe ze dan wel zijn gehuisvest kunnen we uit de statistiek niet zien. Er zijn vele mogelijkheden. Het zijn bijvoorbeeld huishoudens in niet-woningen (zoals woonwagens of woonboten), kamerbewoners (waaronder ook studenten) en huishoudens die inwonen bij anderen of een woning delen. Ook arbeidsmigranten (voor zover geregistreerd) in pensions of groepsaccommodatie vallen er onder. Vanwege de heterogeniteit van de groep weten we niet of het gaat om problematische situaties en of deze huishoudens een woning wensen. We weten wel om hoeveel gevallen het gaat.

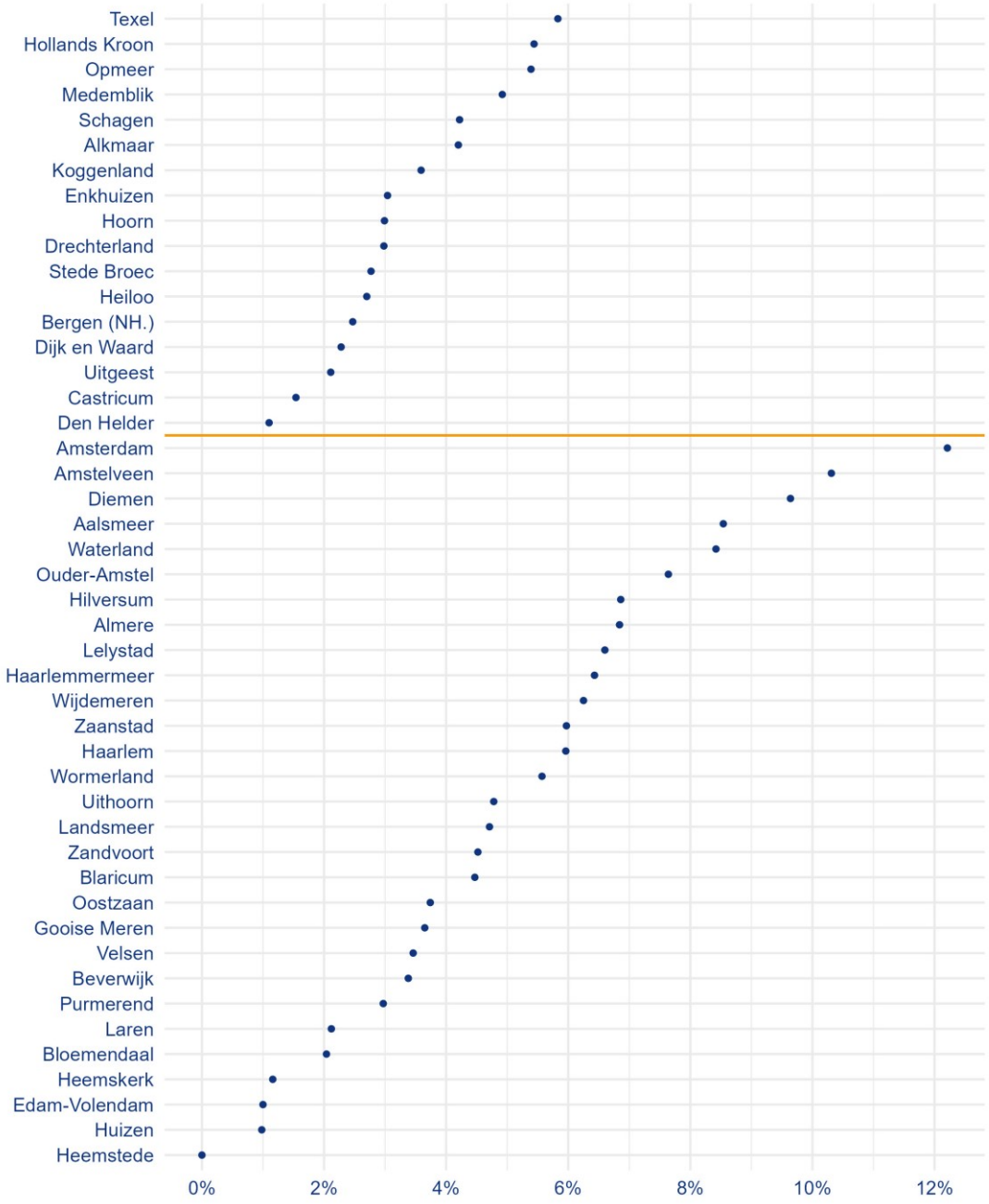
Het aantal bewoonde woningen is overigens kleiner dan de totale woningvoorraad. Er zijn altijd woningen die (tijdelijk) niet bewoond worden, bijvoorbeeld omdat ze gerenoveerd worden, net zijn opgeleverd, te koop staan, op de nominatie staat voor sloop of bij wijze van speculatie. En dan zijn er nog tweede woningen, vakantiewoningen of pied à terres, waar niemand geregistreerd staat. Het CBS registreert of woningen op een gegeven moment bewoond worden. De analyse in deze paragraaf heeft betrekking op de situatie op 1 januari 2024.

In het hele studiegebied (MRA plus Noord-Holland Noord) zijn er in 2024 circa 115.500 meer huishoudens dan bewoonde woningen. Daarvan bevinden zich circa 63.000 in Amsterdam. Dat is ruim 12% van alle Amsterdamse huishoudens (515.000 en 2024). Dat aandeel van 12% is het grootst van alle hier onderzochte gemeenten. Het weerspiegelt de aantrekkingskracht van de stad op tal van groepen die kennelijk bereid zijn om een woning te delen om maar een poosje in de stad te kunnen wonen. Nogmaals, het gaat niet per se om problematische gevallen. Ook studenten op kamers tellen mee. En als hospitaverhuur echt gaat aanslaan, gaan we dit ook terugzien in deze statistieken.

Behalve in Amsterdam treffen we een hoog aandeel onzelfstandig wonende huishoudens aan in Amstelveen en Diemen (figuur 5), hetgeen spoort met de aanwezigheid van studentenhuisvesting in deze gemeenten. Minder goed verklaarbaar is het hoge aandeel in

onder meer Aalsmeer, Hollands Kroon, Koggenland en Opmeer (arbeidsmigranten?) en Texel (recreatiewoningen?). Het verschil tussen Aalsmeer en Uithoorn versterkt het vermoeden dat het hier op zijn minst voor een deel om arbeidsmigranten gaat. Dat zou ook het verschil tussen Beverwijk en Heemskerk kunnen verklaren. Het vereist nader onderzoek om hier achter te komen.

figuur 5 Aandeel huishoudens dat niet over een woning voor zichzelf beschikt (2024)

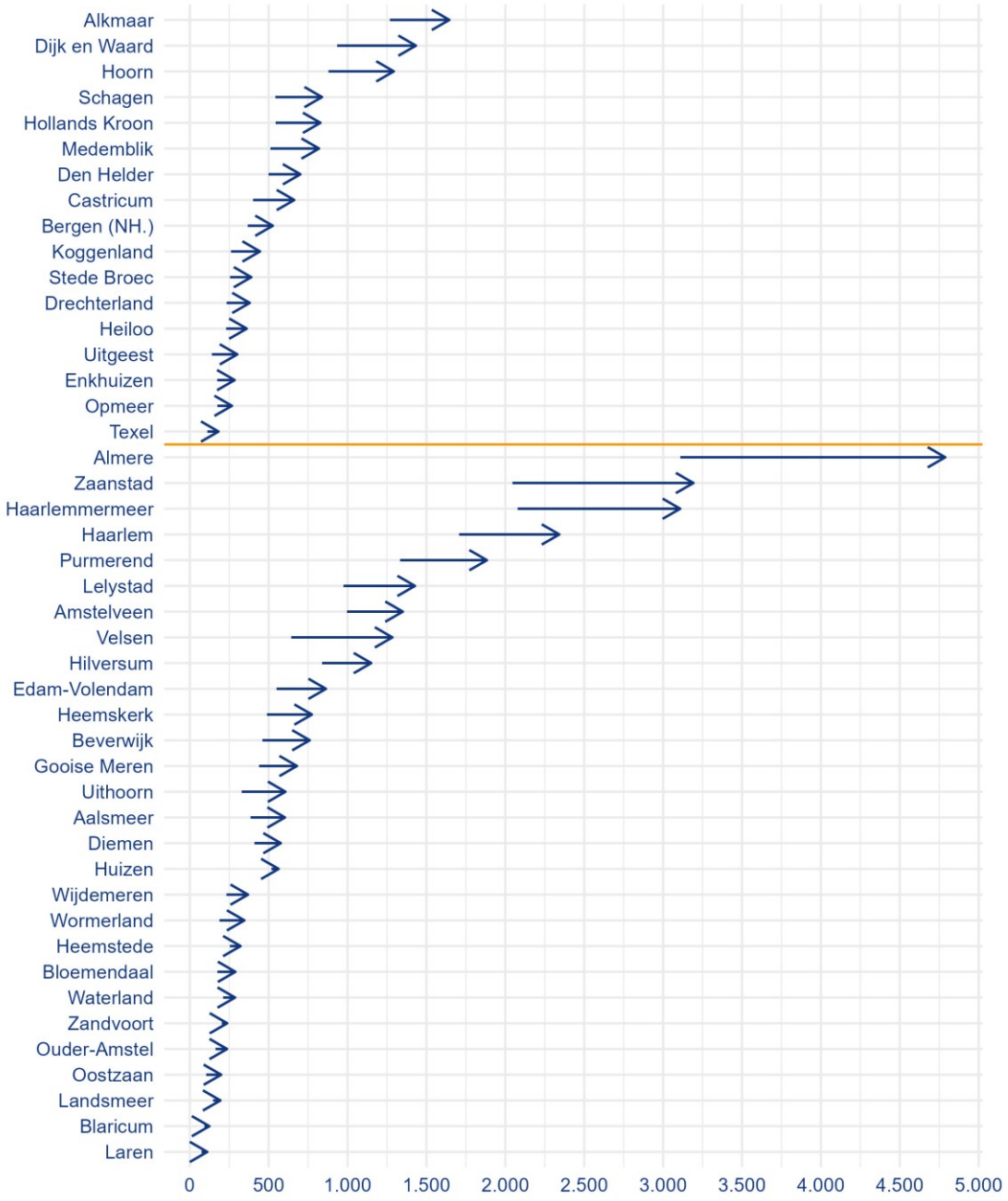


Bron: CBS, bewerking RIGO. Verschil tussen het aantal (particuliere) huishoudens en het aantal bewoonde woningen in relatie tot het totaal aantal (particuliere) huishoudens.

Meer thuiswonende kinderen

Een andere indicatie van het opgelopen woningtekort per gemeente is de toename van het aantal inwonende kinderen. In de studentenleeftijden kan dit nog deels worden toegeschreven aan veranderingen in de studiefinanciering (de “pechgeneratie” woont vaker thuis), maar ook “oudere jongeren” wonen vaker nog (of weer) bij hun ouders dan hun leeftijdsgenoten in het verleden.

figuur 6 Aantal thuiswonende kinderen (als gezinslid) in de leeftijd 25-29 jaar en de ontwikkeling daarvan tussen 2014 (begin van de pijl) en 2024 (eind van de pijl)



Bron: CBS, bewerking RIGO; Niet in de grafiek: Amsterdam, van 13.490 in 2014 naar 15.440 in 2024.

In figuur 6 is het aantal 25-29-jarigen dat nog (of weer) “thuis” woont (als kind deel uitmaakt van een ander huishouden) weergegeven. Het gaat hier niet om kamerbewoners, maar echt om gezinsleden. De afgelopen tien jaar (tussen 2014 en 2024) is dit aantal in het hele studiegebied (MRA en Noord-Holland Noord) met ruim 15.000 personen toegenomen tot in 2024 een aantal van 55.460. Behalve in Amsterdam vinden we veel thuiswonende kinderen in Almere, Zaanstad en Haarlemmermeer. In Almere nam hun aantal met in tien jaar tijd met bijna 1.700 toe. In Almere, maar ook in onder meer Haarlemmermeer en Dijk en Waard, is jarenlang veel gebouwd. De hier opgegroeide kinderen zijn nu toe aan een woning voor zichzelf.

3 Ontwikkeling van de huishoudens

Het vorige hoofdstuk ging over het actuele woningtekort en over de bevolking van nu. De totale woningbehoefte gaat ook over de bevolking van de toekomst. De bevolking groeit en verandert van samenstelling. Dit brengt ook behoefte aan extra en andere woningen met zich mee. De verwachtingen ten aanzien van de bevolking (gerekend in huishoudens) worden in dit hoofdstuk besproken. In het volgende hoofdstuk volgt de vertaalslag naar de woningbehoefte.

3.1 Demografie en woningbouw: kip of ei?

Voor wat betreft de demografie maken we gebruik van de huishoudensprognose van de Provincie Noord-Holland.[7] Alvorens deze te bespreken, is het zinvol om de relatie tussen demografie en woningbouw te verhelderen.

Demografie is leidend

In de relatie tussen woningbouw en demografie is het schaalniveau belangrijk. Op nationale en ook regionale schaal is de demografische ontwikkeling verantwoordelijk voor de woningbehoefte. De groei van de MRA komt vooral door de (inter)nationale aantrekkingskracht van de regio en de daardoor veroorzaakte internationale en interregionale migratie. Mensen besluiten niet om van Singapore of Veendam naar de MRA te verhuizen omdat er in Hoofddorp een bouwproject wordt opgeleverd. Het is andersom: dit soort bouwprojecten is hard nodig om de al die nieuwkomers in de regio te accommoderen, plus nieuw gevormde huishoudens door mensen die al in de regio wonen.

Als op schaalniveau van de hele MRA onvoldoende wordt gebouwd, zal dit nauwelijks effect hebben op de groei van het aantal huishoudens en dus op de additionele woningbehoefte. De vestigers uit Singapore en Veendam komen toch wel. In dat geval zal wel het woningtekort oplopen. Er zullen dan nog meer huishoudens een woning moeten delen, wachttijden zullen oplopen en prijzen zullen verder stijgen. In het uiterste geval zullen huishoudens (meer dan waar nu al in de prognose rekening mee wordt gehouden) uitwijken naar andere regio's in Nederland, mits daar dan wel voldoende wordt gebouwd.

Schijnnauwkeurigheid

De toekomstige verdeling van huishoudens *binnen* regio's wordt deels bepaald door waar in de regio wordt gebouwd en waar niet. Gemeenten zijn geen op zichzelf staande woningmarkten. In de prognose is daar wel enigszins rekening mee gehouden, omdat voor een deel al bekend is waar zal (of kan) worden gebouwd (en waar niet). Sprekend voorbeeld daarvan is de voorspelde groei van Ouder-Amstel (De Nieuwe Kern).

Omgekeerd is veel bouwen geen garantie op groei. Je kunt in Den Helder bouwen wat je wil, maar het aantal huishoudens en daarmee de totale woningbehoefte in de Kop van Noord-Holland worden daar niet groter van. Dit zou alleen maar zorgen voor een andere verdeling van huishoudens binnen deze regio en gaat dan ten koste van groei in de buurgemeenten. Het kan ook dat er in Den Helder leegstand ontstaat, afhankelijk van hoe veel er in Schagen en Hollands Kroon wordt gebouwd. Wel mag er enige uitwisseling worden verwacht tussen de MRA en de

[7] Provincie Noord-Holland, Bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050

regio's Almaar en West-Friesland. In de prognose is dat al wel ingecalculeerd, maar dat kan ook anders uitpakken, afhankelijk van waar daadwerkelijk wordt gebouwd (en waar niet).

De kwantitatieve woningbehoefte per gemeente is weergegeven in de bijlage. Hierbij past de waarschuwing voor schijnnauwkeurigheid. Die verdeling binnen (deel)regio's kan er ook anders uit komen te zien, mits er op hoger geografisch schaalniveau maar voldoende wordt gebouwd. Woningbouwafhankelijke migratie speelt vooral op de korte aftstand. Als in één gemeente de woningproductie om wat voor reden dan ook achterblijft, komt de opgave in de buurgemeenten hoger te liggen. De demografische prognoses voor de betreffende gemeenten zullen dan niet uitkomen, maar op (deel)regionaal niveau kan het dan nog altijd kloppen. Kortom: prognoses (demografie, woningbehoefte) op de schaal van gemeenten zijn met (nog) meer onzekerheid omgeven dan die op de schaal van (deel)regio's.

Selectieve migratie

Een van de belangrijkste (invloedrijkste) componenten in de demografie is de migratie. In de prognose wordt rekening gehouden met internationale migratie (afgeleid uit de landelijke bevolkingsprognose), migratie tussen regio's (die vooral samenhangt met werkgelegenheid en studie) en migratie binnen regio's (die enigszins wordt gestuurd door waar wordt gebouwd). Behalve naar herkomst en bestemming is die migratie selectief naar leeftijd en type huishouden. Daar zitten vaste patronen in. Bijvoorbeeld: veel jongeren trekken naar de stad, veel gezinnen met kinderen maken de omgekeerde stap naar omliggende plaatsen. In de prognose worden deze selectieve patronen doorgetrokken. Gemeenten waar jongeren in het verleden vertrokken, zullen volgens de prognose ook in de toekomst jongeren verliezen. In gemeenten waar gezinnen zich in het verleden vestigden gebeurt dat in de prognose in de toekomst ook. Dit werkt ook door in de inkomens en in de (kwalitatieve) woningbehoefte. Daar waar jongeren wegtrekken, zal ook geen behoefte aan starterswoningen ontstaan.

3.2 Demografische ontwikkelingen

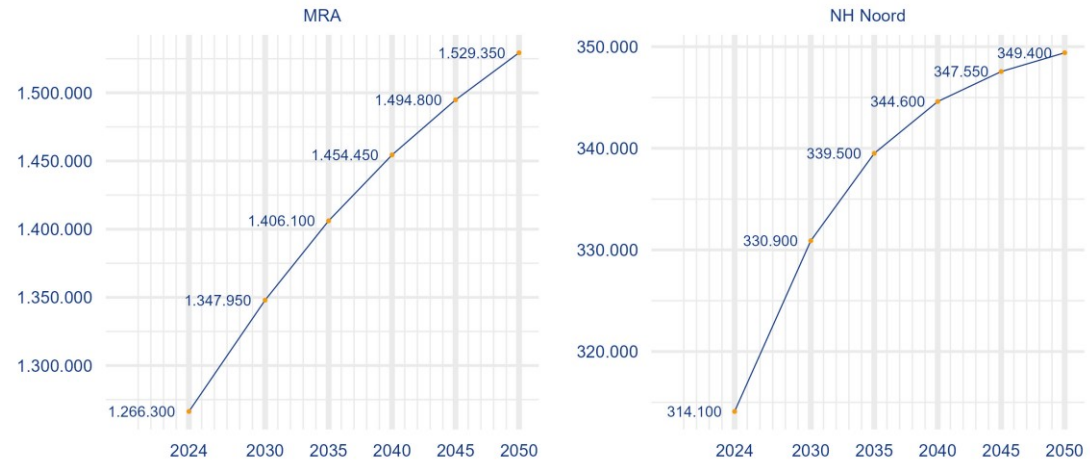
Groei van het aantal huishoudens

De jongste demografische prognose, gemaakt door de Provincie Noord-Holland, voorziet voor de MRA tot in ieder geval het jaar 2050 een gestage groei. Het aantal huishoudens in Noord-Holland Noord groeit tot 2035 ook nog fors, daarna vlakt de groei af (figuur 7).

Nadere beschouwing leert dat in de Kop van Noord-Holland het aantal huishoudens na 2035 nauwelijks meer toeneemt. In een enkel geval (Den Helder) is zelfs krimp niet uitgesloten. In de MRA is hiervan nergens sprake, maar is er wel verschil tussen de deelregio's. Amsterdam, Almere-Lelystad en Amstelland-Meerlanden blijven ook na 2040 groeien, de overige deelregio's ook, maar in een lager tempo. Details zijn te vinden in de bijlage.

Goed om te weten is dat aandachtsgroepen, waaronder statushouders en arbeidsmigranten, niet als zodanig in de prognose worden onderscheiden, maar wel zijn meegeteld als onderdeel van de totale bevolking. Er is rekening gehouden met zowel binnenlandse als buitenlandse migratie.

figuur 7 Ontwikkeling van het aantal huishoudens (2024-2050) in de MRA en in Noord-Holland Noord



bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

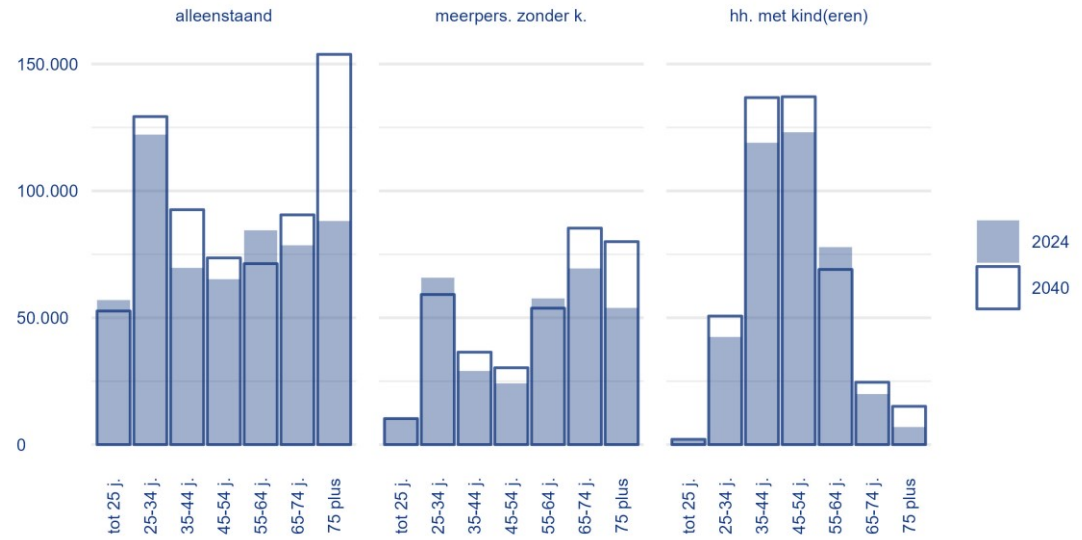
Vergrijzing

Niet alleen neemt het aantal huishoudens toe, ook de samenstelling verandert. De veranderende samenstelling tot het jaar 2040 is in detail weergegeven in bijgaande figuren voor de MRA en voor Noord-Holland Noord. Wat opvalt is de toename van het aantal oudere huishoudens. Dit zijn logischerwijze vooral huishoudens zonder (thuiswonende) kinderen.

In relatie tot de woningbehoefte is het goed te beseffen dat de toekomstige senioren geen nieuwe huishoudens zijn. Het zijn bestaande huishoudens, die in levensfase opschuiven, bijvoorbeeld van een middelbaar gezin met kinderen naar een “leeg nest” of van een ouder stel naar een nog oudere alleenstaande. Uitzonderingen daargelaten hebben deze huishoudens op die leeftijd al een woning, waar ze in veel gevallen in willen en kunnen blijven wonen. We zien dus wel een forse toename van het aantal kleine huishoudens, maar dat betekent nog niet dat de betreffende huishoudens massaal de behoefte krijgen aan andere (kleinere) woningen.

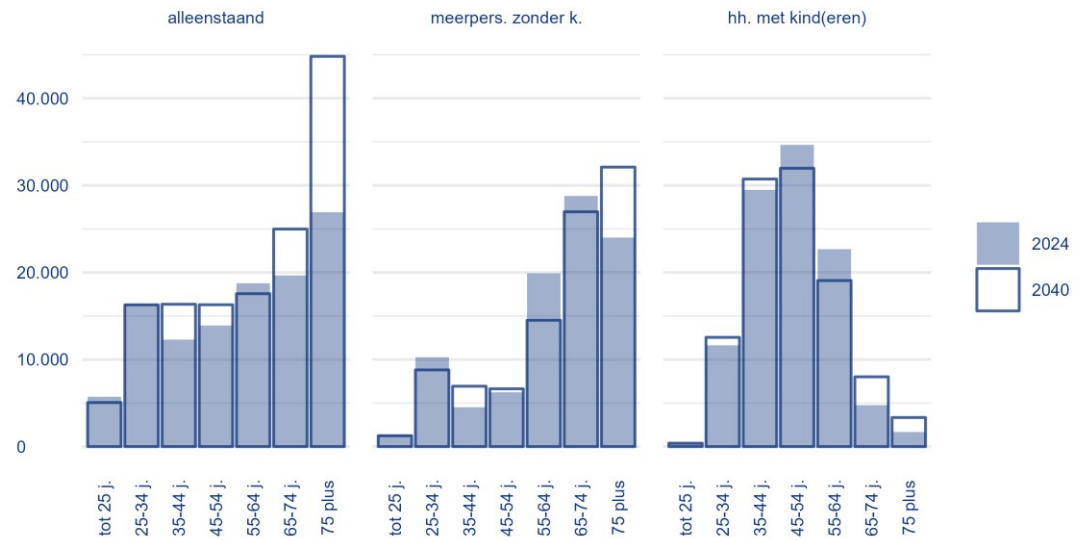
Naast de vergrijzing zien we dat er ook nog aanwas is van jonge huishoudens, waaronder ook jonge gezinnen. In tegenstelling tot de senioren zijn dit wel grotendeels nieuw gevormde huishoudens, die behoefte hebben aan een (andere) woning. De huishoudens van rond de dertig in het jaar 2040 zitten momenteel nog op school.

figuur 8 Ontwikkeling van het aantal huishoudens in de MRA naar type en leeftijd, 2024-2040



bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

figuur 9 Ontwikkeling van het aantal huishoudens in Noord-Holland Noord naar type en leeftijd, 2024-2040



bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Regionale verschillen

De demografische ontwikkeling verschilt per deelregio. De opbouw naar levensfase is om te beginnen al verschillend, en die verschillen blijven bestaan of nemen nog toe. De grote lijnen zijn weergegeven in figuur 10 en figuur 11.

Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland en IJmond zijn in 2040 het meest vergrijsd. Amsterdam blijft een relatief jonge bevolking houden, maar het aantal jonge huishoudens (tot 35 jaar zonder kinderen) in 2040 is niet groter dan in 2024. Amsterdam telt veel kleine

huishoudens, maar het aantal huishoudens met kinderen neemt wel iets toe. Amsterdam telt ook relatief veel kleine huishoudens in de middenleeftijden (35-65 jaar). Hun aantal neemt nog verder toe. Almere-Lelystad onderscheidt zich door een hoog aandeel en een groeiend aantal huishoudens met kinderen en loopt qua vergrijzing achter bij de rest; dat komt hier ook, maar dan na 2040. Ook in Amstelland-Meerlanden neemt het aantal huishoudens met kinderen toe.

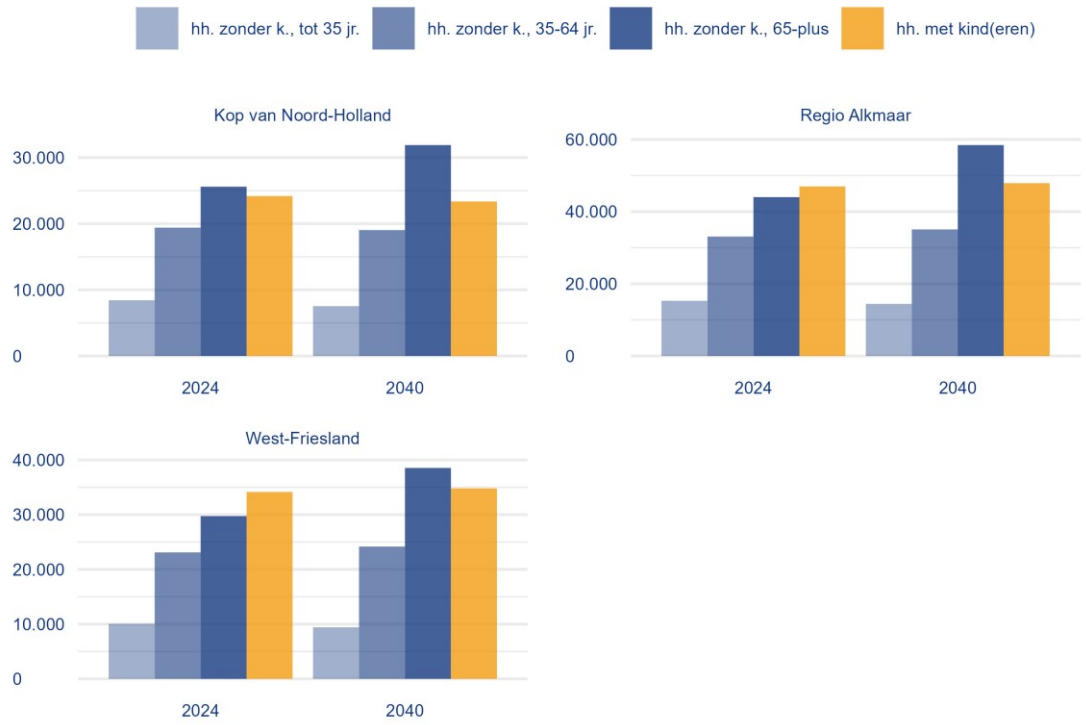
figuur 10 Ontwikkeling van het aantal huishoudens (2024-2040) naar levensfase per deelregio in de MRA



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

In Noord-Holland Noord is het aandeel 65-plussers zonder (thuiswonende) kinderen nu al aan de hoge kant. Dit geldt voor alle drie de hier onderscheiden deelgebieden. Deze groep zal nog in omvang toenemen. Huishoudens met kinderen komen er per saldo niet meer bij. In de kop van Noord-Holland neemt hun aandeel zelfs per saldo af. Deze categorie ververst zich wel, maar het aantal gezinnen dat doorschuift naar de lege-nestfase is groter dan de aanwas van nieuwe gezinnen met kinderen.

figuur 11 Ontwikkeling van het aantal huishoudens (2024-2040) naar levensfase per deelregio in Noord-Holland Noord



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

3.3 Inkomensgroepen

Inkomen is geen demografisch kenmerk, maar hangt daar wel mee samen. Jonge alleenstaanden hebben doorgaans een lager inkomen dan huishoudens met kinderen, huishoudens in de pensioenleeftijd hebben doorgaans een lager inkomen dan huishoudens in de werkende leeftijden. Dit gaat niet voor alle individuele gevallen op, maar we hebben het hier over grote groepen. Ook vermogen (en overwaarde) hangt samen met levensfase.

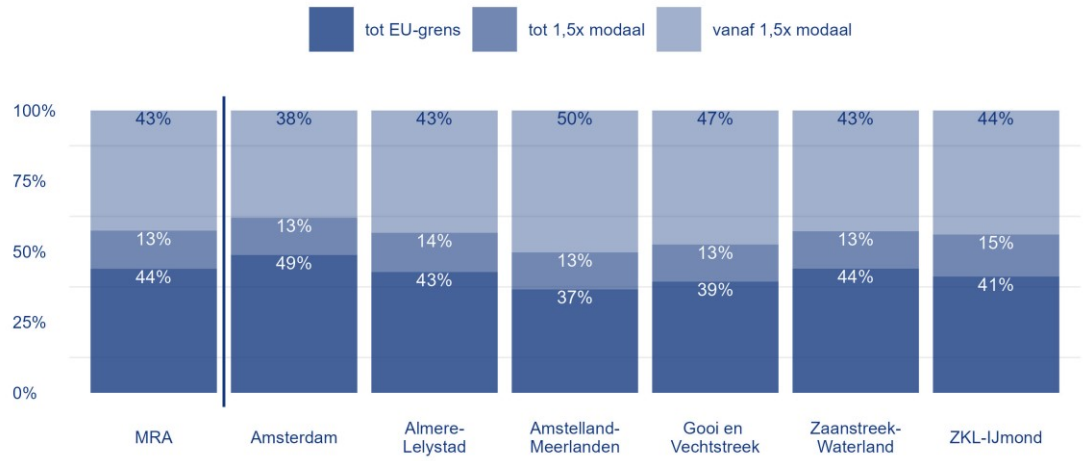
Een belangrijk onderdeel van de prognose is de migratie. Deze is selectief (naar leeftijd en type huishoudens) en blijft dat in de prognose ook zo. Dus indien de trend is dat jongeren vertrekken, om wat voor reden dan ook, dan wordt dit ook voor de toekomst verondersteld. Als de (per saldo) instroom vooral uit huishoudens met kinderen bestaat, zal dat in de toekomst ook zo zijn.

Deze selectieve migratie werkt ook door in de inkomensverdeling. Gevolg is dat bestaande verschillen tussen regio's (en gemeenten) wat betreft huishoudenssamenstelling grotendeels in stand blijven. In "dure" gemeenten (dan wel regio's) met weinig jonge alleenstaanden zullen ook in de toekomst weinig jonge alleenstaanden (met gemiddeld lagere inkomens) wonen. Daar waar het aantal huishoudens met kinderen toeneemt (volgens de prognose), zal dit een positief effect hebben op het aantal huishoudens met hogere inkomen. Ook een toename van huishoudens in de middenleeftijden (zoals in Amsterdam) brengt meer hogere inkomens met zich mee.

In figuur 12 is de inkomensverdeling in de MRA weergegeven, zoals gemeten in het WiMRA 2023. In figuur 13 is een schatting gemaakt van de verdeling in het jaar 2040. Verwacht mag

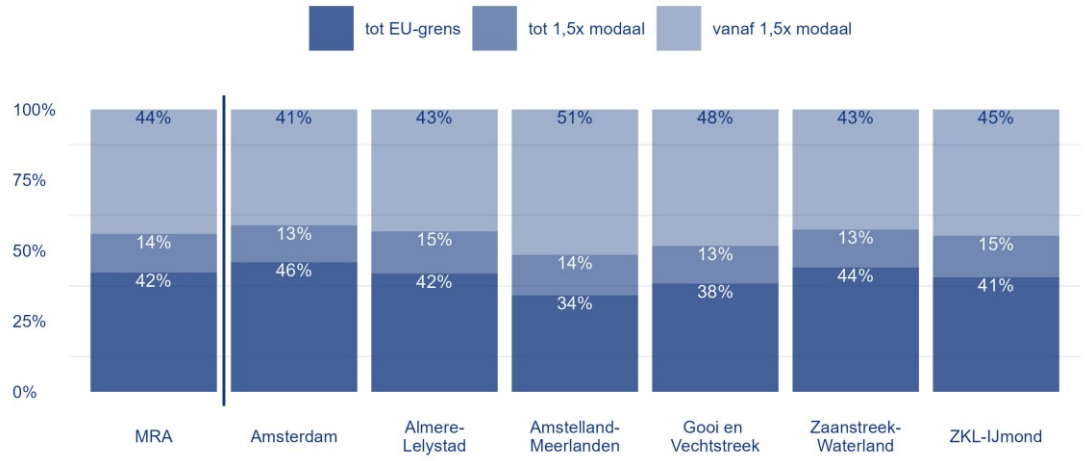
worden dat de balans enigszins opschuift in de richting van de hogere inkomens. Twee ontwikkelingen werken hier tegengesteld. De vergrijzing (en dan vooral de toename van het aantal alleenstaande ouderen) drukt de inkomens. Daar staat dan een algehele toename van de welvaart tegenover. In Noord-Holland Noord, dat te maken krijgt met een bovengemiddelde vergrijzing, heffen deze twee ontwikkelingen elkaar bijna op. Het gevolg is dat de inkomensverdeling in Noord-Holland Noord in 2040 nagenoeg gelijk zal zijn aan die in 2024.

figuur 12 Huishoudens naar inkomensklasse per deelregio in de MRA (2023)



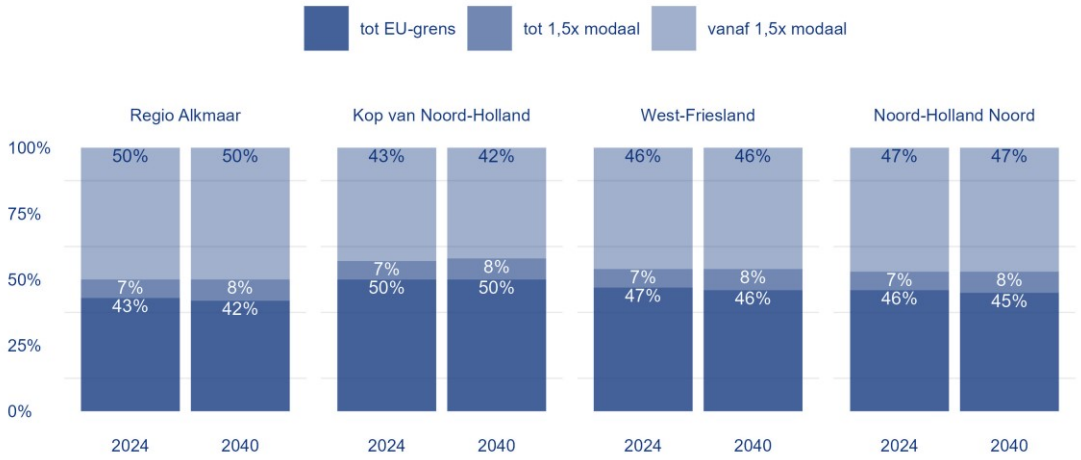
bron: WiMRA2023, Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

figuur 13 Huishoudens naar inkomensklasse per deelregio in de MRA (2040)



bron: WiMRA2023, Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

figuur 14 Huishoudens naar inkomensklasse per deelregio in Noord-Holland Noord



bron: WoON2021, Provincie Noord-Holland, CBS, bewerking RIGO

Overigens is de relatie tussen inkomen en woningbehoefte diffuus. Mensen kunnen in de EU-doelgroep terecht komen (bijvoorbeeld doordat hun partner overlijdt), maar dat betekent niet automatisch dat ze behoefte krijgen aan een goedkopere woning (bijvoorbeeld doordat ze schuldenvrij in een koopwoning wonen). Over vermogens is geen informatie beschikbaar, maar over eigen woningbezit wel. Hier is rekening mee gehouden.

4 Ontwikkeling van de woningbehoefte

In de nu volgende paragrafen wordt de totale woningbehoefte geraamd, eerst kwantitatief en vervolgens kwalitatief (in termen van prijsklassen en woningtypen). Zoals al ter sprake kwam is de totale opgave een optelsom van twee componenten:

Totale behoefte =

- het terugdringen van het reeds bestaande **woningtekort** +
- de **additionele behoefte** als gevolg van verandering in omvang en samenstelling van de bevolking.

4.1 Kwantitatief

Terugdringen van het woningtekort

Het woningtekort is al behandeld in hoofdstuk 1. Ter herinnering: in de MRA als geheel bedraagt die extra opgave nog eens 45.700 woningen, in Noord-Holland Noord 5.700 (zie paragraaf 2.1). Er is om te beginnen dus al een achterstand in te lopen, terwijl de behoefte alleen maar groter wordt. Het is dus een soort dweilen met de kraan open. Die openstaande kraan is de additionele woningbehoefte.

tabel 2 Additionele woningbehoefte, 2024-2050[8]

	voorraad 2024		additionale behoefte		
	totaal	bewoond	2024-2031	2024-2040	2024-2050
Almere-Lelystad	128.000	124.650	17.600	36.550	53.500
Amstelland-Meerlanden	159.600	153.250	16.450	30.950	43.150
Amsterdam	480.850	452.250	35.600	77.250	109.650
Gooi en Vechtstreek	112.400	107.300	5.450	8.200	10.500
Zaanstreek-Waterland	153.700	148.900	11.700	20.750	26.850
ZKL-IJmond	182.500	173.850	10.250	18.550	22.600
Totaal MRA	1.217.050	1.160.250	97.050	192.200	266.200
Kop van Noord-Holland	78.750	75.000	2.800	3.300	3.450
Regio Alkmaar	140.900	135.400	9.350	15.650	18.550
West-Friesland	96.300	93.400	5.550	9.150	10.450
Totaal NH Noord	315.950	303.750	17.700	28.100	32.450

Bron: CBS, Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Additionele behoefte

Omdat het aantal huishoudens toeneemt, zal ook het aantal woningen moeten toenemen. Die toekomstige huishoudens moeten immers ergens wonen. De groei van de woningbehoefte is door de Provincie Noord-Holland berekend en is per deelregio weergegeven in tabel 2. De woningbehoefte loopt grotendeels gelijk op met het aantal huishoudens, maar niet helemaal,

[8] Vergeleken is telkens (net als bij de huishoudensprognose) de situatie op 1 januari. Wanneer wordt gesproken over de periode 2024-2031 is dit dus van 1 januari 2024 tot 1 januari 2031. In bouwjaren gerekend zijn dit dus de jaren 2024 tot en met 2030.

omdat sommige huishoudens (ook in de toekomst) onzelfstandig wonen. Het gaat hier om de netto uitbreidingsbehoefte. Aantallen per gemeente zijn vermeld in de bijlage.

Totale behoefte versus woondeal versus plancapaciteit

De additionele woningbehoefte in de MRA in de periode 2024 tot 2031 (zeven jaar) bedraagt 97.000 extra woningen. Dat is nodig om de groei van het aantal huishoudens op te vangen. Daar komt nog bovenop de opgave om het woningtekort terug te dringen. Dit zijn nog eens 45.700 woningen. Bij elkaar is dit een gewenst netto toename van de woningvoorraad in deze periode met bijna 143.000 woningen, gesteld dat het tekort in deze zeven jaar volledig moet worden ingelopen.

MRA (2024-2031):

- 97.050 (additioneel 2024-2030) + 45.700 (terugdringen tekort) = 142.750 (totale netto behoefte).
- Woondeal: 136.400 (bruto woningbouw 2024-2031);
- Plancapaciteit: 175.000 (geplande oplevering 2024-2031)

Gaat dit lukken? In de Woondeal (gepubliceerd op 15 maart 2023) wordt gesproken over een bruto woningproductie in de bouwjaren 2024 tot en met 2030 (zeven jaar) van opgeteld 136.400 woningen. Dat is op het eerste gezicht net niet genoeg om zowel in de additionele behoefte te voorzien als ook nog het tekort terug te dringen tot het gewenste niveau. Dit temeer omdat er ook nog rekening moet worden gehouden met onttrekkingen (sloop). Daar staat tegenover dat de plancapaciteit wel groot genoeg is (175.000 geplande opleveringen in deze periode), maar daarvan geldt weer dat er op die betrekkelijk korte termijn in de praktijk altijd plannen afvallen (meestal doorschuiven in de tijd).

Het is niet per se nodig om het woningtekort in 2031 volledig te hebben teruggedrongen. Wel moet minimaal in de additionele behoefte worden voorzien, anders loopt het tekort verder op.

De totale netto opgave voor Noord-Holland Noord bedraagt 17.700 (additioneel) plus 5.700 (terugdringen tekort) is 23.400 extra woningen in de bouwjaren 2024 tot en met 2030. De totale plancapaciteit in dit deel van de provincie bedraagt 40.600. Dat zou in principe voldoende moeten zijn om de totale opgave (terugdringen tekort en voorzien in additionele behoefte) te realiseren.

4.2 Kwalitatief: hoe en wat?

Tot nu toe is alleen nog maar gesproken over aantallen. De volgende vraag is wat voor woningen nodig zijn in termen van prijsklassen en woningtypen.

De kwalitatieve invulling van de eerste component, de opgave in het kader van het woningtekort, is al besproken in het hoofdstuk over het woningtekort. Voor de kwalitatieve vertaalslag van de additionele behoefte is het noodzakelijk om aannamen te doen. Over deze aannamen gaat deze paragraaf. Wie meteen naar de uitkomsten wil, kan deze uitleg overslaan en meteen doorgaan met paragraaf 4.3.

Constante “woonpatronen”

Belangrijke input voor de toekomstige woningbehoefte is de demografie. Er komen meer huishoudens, we krijgen te maken met vergrijzing, maar ook met nieuwe jonge huishoudens, onder wie ook jonge gezinnen.

Een belangrijke aanname is dat toekomstige huishoudens net zo moeten kunnen wonen als vergelijkbare huishoudens nu. Dus als we nu jonge alleenstaanden overwegend aantreffen in huurappartementen, dan veronderstellen we dat dit met jonge alleenstaanden in de toekomst ook zo zal zijn. Die huidige “woonpatronen”, ofwel wat voor huishoudens wonen in wat voor woningen, is afgeleid uit WiMRA (voor de MRA) dan wel WoON in combinatie met CBS-registratie (voor Noord-Holland Noord). De toekomstige bevolkingssamenstelling (gerekend in huishoudens naar levensfase) is bekend uit de demografische prognose.

Geen ideaalplaatje

Die huidige situatie is niet de ideale wereld. We hebben te maken met een imperfecte woningmarkt en niet iedereen woont naar wens. Dat zal in de toekomst niet anders zijn. Ook in de toekomst hebben we te maken met huishoudens die relatief krap of ruim, duur of goedkoop wonen. We kunnen dit op papier herverdelen, maar dit is een theoretische herverdeling en bovendien normatief. Wat de een te duur vindt, is voor de ander heel schappelijk. In de praktijk moeten we er rekening mee houden dat bijvoorbeeld een steeds groter deel van de voorraad ruime gezinswoningen zal worden bewoond door oudere alleenstaanden. Niet ideaal, wel realistisch. Dit werkt door in de additionele behoefte, want jonge gezinnen zijn er in de toekomst ook nog en moeten ook ergens wonen.

Wel naar een minder krappe markt

De behoefteraming levert geen ideale wereld op. Wel wordt een belangrijk deel van de imperfectie op de markt opgeheven doordat niet alleen wordt gebouwd voor de extra huishoudens, maar doordat ook het woningtekort wordt teruggedrongen. Dit houdt in dat in de toekomst minder huishoudens noodgedwongen een woning moeten delen of gebruik hoeven te maken van allerlei alternatieven zoals antikraak. De opgave in het kader van het terugdringen van het tekort is heel anders van samenstelling dan de additionele behoefte, met bijvoorbeeld een aanzienlijk groter deel huur in het sociale segment.

Als het echt lukt om de woningvoorraad fors te laten toenemen, is het zelfs denkbaar dat prijzen in de marktsector zullen dalen en hoge prijzen tot het verleden gaan behoren. De krapte op de markt zal dan immers afnemen. Het omgekeerde kan echter ook: wordt er onvoldoende gebouwd, dan wordt de markt krapper en worden woningen in het niet-gereguleerde deel van de markt (nog) duurder.

In de raming wordt gerekend met prijspeil 2024, ook voor de toekomst. Bijgevolg constateren we ook een “behoefte aan” (of eigenlijk “markt voor”) relatief dure huurwoningen. Met name in Amsterdam is er een grote groep die bereid en in staat is om deze huurprijzen te betalen.

Generatie-effecten

Niet alle woonpatronen kunnen zo maar worden doorgetrokken. Er zijn verschillen tussen generaties, die doorwerken in de toekomst.

Er is een vrij grote groep die in het optimaal heeft geprofiteerd van de koopgolf in de laatste decennia van de vorig een tot aan de kredietcrisis. In die periode werden volop koopwoningen

gebouwd en konden mensen gemakkelijk – met de kennis van nu misschien wel iets te gemakkelijk – aan een hypotheek komen. Veel kopers uit die tijd zijn thans van middelbare leeftijd. Op grond van cohortanalyse (waarbij mensen in de tijd worden gevolgd) mogen we verwachten dat deze huishoudens als ze ouder worden overwegend in de koopsector actief zullen blijven. Tegelijkertijd zal de oudere generatie, van voor de koopgolf, langzaam maar zeker in omvang slinken. Hierdoor neemt het eigen woningbezit onder senioren toe.

Om een voorbeeld te noemen, in de MRA als geheel is (blijkens het WiMRA) het eigenwoningbezit momenteel het grootst rond de leeftijd van 52, te weten 62%. De overige 38% in die leeftijd huurt. In de tien jaar oudere groep, rond de 62 jaar, is “slechts”49% eigenaar bewoner. Anders gezegd: de 62-jarige van de over tien jaar is niet die van nu. Omdat er steeds meer koopwoningen bezet worden gehouden door de vergrijzende “jongere ouderen”, heeft dit een opstuwende werking op de behoefte aan koopwoningen.

Voor de generatie die na de kredietcrisis actief werd op de woningmarkt geldt min of meer het omgekeerde. Jongeren tot een jaar of veertig hebben op het gebied van eigen woningbezit een “achterstand” op hun leeftijdsgenoten van vijftien jaar geleden. Of ze die ooit inhalen is nog onzeker. We gaan ervan uit dat dit slechts deels het geval zal zijn, al was het maar vanwege strengere kredietvoorwaarden. Jongeren in de toekomst zullen dan dus langer en vaker (moeten) huren dan jongeren uit het verleden, ook als ze ouder worden. Hierdoor wordt de behoefte aan koopwoningen weer enigszins gedempt. En er ontstaat een steeds grotere kloof tussen de generaties wat betreft eigen woningbezit. Pas op langere termijn (ver na 2040) komt hierin verandering, als koopwoningen in grote aantallen vrijkomen door overlijden van de “koopgeneratie”. Hier valt nog meer over te zeggen, maar dat zou voor hier te ver voeren.

Kleiner wonen?

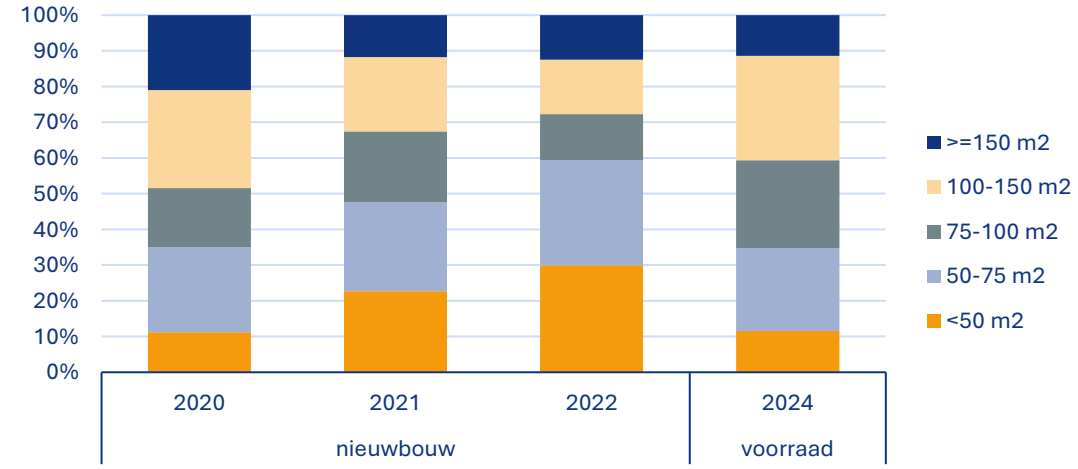
Zoals gezegd gaan we in de raming vanuit dat huishoudens in de toekomst dezelfde keuzen (kunnen) maken als soortgelijke huishoudens in het verleden. De bouwpraktijk is echter wel veranderd. De tijd dat aanbod (nieuw of uit voorraad) zowel ruim als betaalbaar was – dat was ooit het geval – komt voorlopig niet meer terug. De huur- en koopprijzen per vierkante meter zijn daarvoor te hoog. Moeten de kwaliteitsnormen dan niet ook worden aangepast?

Een manier om nieuwbouw betaalbaar te houden is inleveren op vierkante meters of andere kwaliteiten. We zien echter nauwelijks tekenen dat woningzoekenden hiertoe bereid zijn. Uit het WiMRA blijkt dat, mede onder invloed van corona, de vraag naar een extra (werk-) kamer is toegenomen. De vraag naar ruimere woningen is toegenomen. Voorts zijn woonwensen betrekkelijk constant. Het aantal kamers en een tuin zijn de belangrijkste aspecten waar woningzoekenden naar kijken.[9]

Aan de aanbodkant zien we wel een trend naar kleiner bouwen en worden er nog maar mondjesmaat eengezinswoningen toegevoegd, althans in de MRA (zie bijgaande figuren). Als deze trend doorzet zullen toekomstige woningzoekenden wel moeten inleveren op vierkante meters. Het zijn vooral jonge huishoudens (toekomstige generaties) die hiermee te maken krijgen. Senioren, die veelal al ruim wonen, kunnen gewoon blijven zitten in hun huidige woning.

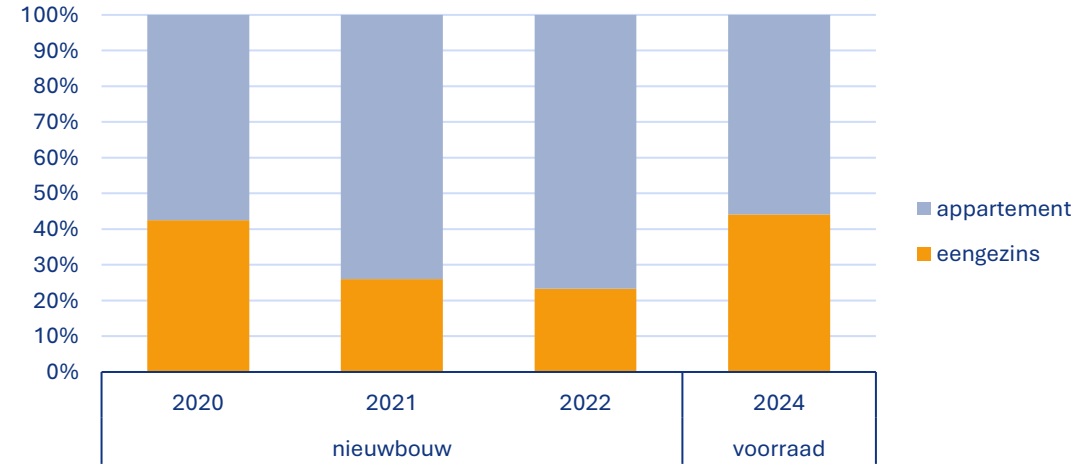
[9] O&S Amsterdam (2024), Wonen in de Metropoolregio Amsterdam 2024, hoofdstuk 7 (Woonwensen).

figuur 15 Nieuwbouw versus voorraad in de MRA naar oppervlakte



Bron: CBS, nieuwbouwmonitor

figuur 16 Nieuwbouw versus voorraad in de MRA naar woningtype



Bron: CBS, nieuwbouwmonitor

Dilemma is dat er in de voorraad wel al veel ruime woningen aanwezig zijn, waarvan er velen worden bewoond door kleine huishoudens. Een overzicht van de huidige voorraad grote woningen is weergegeven in paragraaf 4.5. Alternatief voor het bijbouwen van grote woningen is het stimuleren van “downsizen” door senioren, zodat grote woningen vrij komen uit de voorraad.

Koopkracht

Tot slot is ook rekening gehouden me toenemende welvaart in de vorm van reële koopkracht. Hoewel de koopkracht van jaar tot jaar fluctueert, is er op lange termijn altijd sprake geweest van groeiende koopkracht. De mediane jaarlijkse koopkrachtstijging volgens het Centraal

Planbureau over de afgelopen periode van 25 jaar bedraagt 0,3% per jaar.[10] Dit wordt ook voor de trendmatige raming aangehouden. Het gaat hier om de zogeheten statische koopkrachtontwikkeling. Daarnaast verandert de koopkracht als gevolg van veranderingen in persoonlijke situaties, zoals pensionering of verlies van partner. De vergrijzing heeft een drukkend effect op de koopkracht.

Een veranderende koopkracht betekent op individueel niveau overigens niet dat huishoudens meteen behoefte krijgen aan een andere woning. Senioren in schuldenvrije koopwoningen bijvoorbeeld kunnen daar ook bij een dalende koopkracht gewoon blijven wonen, ook als ze qua inkomen tot de doelgroep voor de sociale huur gaan behoren. En ook mensen die hun inkomen zien toenemen gaan niet allemaal onmiddellijk duurder wonen. Hier is rekening mee gehouden.

Drie scenario's

Bovenstaande overwegingen geven aanleiding om rekening te houden met meerdere scenario's. De toekomst is te onzeker om blind te varen op één uitkomst; dat zou slechts schijnzekerheid opleveren. Er zijn drie scenario's ten aanzien van de additionele behoefte doorgerekend:

a) *Trendscenario*, waarbij de kwaliteitsnormen uit het verleden onverkort worden doorgetrokken naar de toekomst;
b) *Kleiner en betaalbaarder*, waarin woningzoekenden inleveren op kwaliteit, met oog op de betaalbaarheid;
c) *Extra doorstroming*, waarin tevens wordt verondersteld dat het aantal ruim wonende senioren in de toekomst lager uitvalt dan in het scenario versobering.

In het eerste scenario (a) wordt verondersteld dat toekomstige huishoudens net zo (kunnen) wonen als soortgelijke huishoudens nu. Impliciet wordt in dit scenario de bouwpraktijk uit het verleden doorgetrokken naar de toekomst. Dit leidt tot een relatief duur behoefteplaatje, want in het verleden werden er volop ruime en ook grondgebonden woningen gebouwd. Aan die kwaliteit hangt nu een hoger prijskaartje dan in het verleden. Een nieuwe eengezinswoning of ruim appartement in de MRA komt al snel met een prijskaartje boven de € 390.000. In scenario b) wordt verondersteld dat woningzoekenden, al dan niet gestuurd door het aanbod, bereid zijn om 5% kleiner te gaan woning dan soortgelijke huishoudens nu wonen. Dit levert een verschuiving op naar minder dure segmenten en naar meer appartementen.

Wat betreft scenario c) is eerst op basis van het voorgaande scenario gekeken naar (toekomstige) huishoudens van 55 jaar of ouder zonder (thuiswonende) kinderen in woningen met een gebruiksoppervlak van honderd vierkante meter of meer. Dit zijn veelal eengezinswoningen, maar het kunnen ook ruime appartementen zijn. Van deze groep is verondersteld dat 10% kan worden verleid om kleiner te gaan wonen, dat wil zeggen in een woning kleiner dan honderd vierkante meter. Hun alternatief kan een appartementen zijn, maar ook een kleine eengezinswoning. Deze aanpassing heeft ook effect op de prijsklassen, want kleinere woningen zijn overwegend goedkoper. Ook zijn het vaker huurwoningen dan koopwoningen. Wel wordt het alternatief voor bewoners van marktsectorwoningen opnieuw in

[10] Centraal Planbureau, Macro Economische Verkenning 2025, bijlage 18

de marktsector gezocht en voor bewoners van sociale huurwoningen opnieuw in de sociale huur.

Opgemerkt moet worden dat er nog veel andere scenario's denkbaar zijn. De hier gekozen drie scenario's moeten niet te absoluut worden opgevat, maar geven wel aan waar de gevoeligheden en onzekerheden liggen.

4.3 De metropoolregio Amsterdam

4.3.1 Uitkomsten

In deze paragraaf worden de uitkomsten voor de MRA gepresenteerd, gevolgd door een duiding in de volgende paragraaf. Voor de volledigheid wordt hier eerst de opgave in het kader van het terugdringen van het woningtekort (een herhaling van paragraaf 2.2) apart gepresenteerd. Dit onderdeel is in alle scenario's gelijk. Vervolgens deze bij de additionele behoefte geteld, die per scenario verschilt. Omwille van de leesbaarheid presenteren we in deze paragraaf alleen de totalen per scenario, dus inclusief inlopen van het tekort. In de bijlage is de additionele behoefte apart weergegeven.

tabel 3 In te lopen tekort in de MRA (gelijk voor alle scenario's), naar prijssegment[11]

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	52%	13%	25%	4%	5%	100%	22.600
Almere-Lelystad	47%	7%	7%	27%	12%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	49%	10%	20%	13%	8%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	54%	13%	11%	13%	9%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	47%	16%	14%	16%	7%	100%	3.600
ZKL-IJmond	42%	11%	22%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

tabel 4 In te lopen tekort in de MRA (gelijk voor alle scenario's), naar eigendom en woningtype

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	85%	6%	9%	1%	100%	22.600
Almere-Lelystad	44%	16%	6%	33%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	68%	11%	8%	13%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	69%	8%	10%	13%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	65%	12%	9%	14%	100%	3.600
ZKL-IJmond	65%	10%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	72%	9%	9%	10%	100%	45.700

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

[11] Als gevolg van afronding kunnen kleine verschillen voorkomen tussen tabellen.

Voor de periode 2024-2031 is het niet zeker of er voldoende gebouwd zal worden om zowel in de additionele behoefte te voorzien als ook het tekort tot het gewenste niveau terug te dringen. Toch is ook voor deze periode het tekort volledig verrekend. Mocht het totaal kwantitatief onhaalbaar zijn, dan kan de verdeling in kwalitatieve zin nog wel als richtlijn of spiegel aangehouden worden.

tabel 5 Totale woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen)[12]

totaal 2024-2031

			huur		koop	totaal	
trendscenario	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	8%	22%	3%	25%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	8%	4%	35%	19%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	8%	16%	12%	37%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	33%	7%	5%	13%	42%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	4%	26%	35%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	5%	12%	14%	42%	100%	13.650
totaal MRA	35%	7%	14%	14%	30%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	9%	22%	5%	23%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	8%	4%	40%	15%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	9%	16%	16%	33%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	32%	10%	4%	20%	34%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	4%	34%	27%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	7%	11%	21%	35%	100%	13.650
totaal MRA	35%	8%	14%	18%	25%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
extra doorstroming	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	9%	22%	5%	22%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	9%	6%	41%	11%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	12%	18%	19%	25%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	32%	14%	5%	31%	17%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	7%	5%	41%	18%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	8%	12%	29%	24%	100%	13.650
totaal MRA	35%	9%	15%	21%	20%	100%	142.750

[12] De periode 2024-2031 betreft bouwjaren 2024 tot en met 2030, de periode 2024-2040 betreft bouwjaren 2024 tot en met 2039

totaal 2024-2040

trendscenario	huur			koop		totaal	
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	8%	23%	3%	27%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	8%	3%	38%	22%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	7%	17%	11%	39%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	21%	4%	11%	14%	50%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	29%	6%	5%	22%	39%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	6%	12%	12%	42%	100%	21.950
totaal MRA	32%	7%	15%	14%	32%	100%	237.900

kleiner en betaalbaarder	huur			koop		totaal	
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	9%	22%	5%	25%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	8%	4%	42%	18%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	8%	16%	14%	36%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	20%	7%	9%	24%	39%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	5%	30%	31%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	7%	11%	19%	35%	100%	21.950
totaal MRA	32%	8%	15%	18%	28%	100%	237.900

extra doorstroming	huur			koop		totaal	
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	9%	22%	5%	25%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	9%	4%	43%	15%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	10%	17%	16%	31%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	20%	9%	11%	35%	25%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	28%	7%	5%	35%	25%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	7%	12%	24%	29%	100%	21.900
totaal MRA	32%	9%	15%	20%	24%	100%	237.900

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

tabel 6 Totale woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar eigendom en woningtype (netto toe te voegen)

totaal 2024-2031						
		huur		koop	totaal	
trendscenario	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	66%	6%	18%	10%	100%	58.200
Almere-Lelystad	26%	19%	9%	45%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	38%	13%	11%	39%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	33%	12%	8%	47%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	30%	9%	13%	48%	100%	15.300
ZKL-IJmond	38%	6%	19%	37%	100%	13.650
totaal MRA	46%	10%	14%	29%	100%	142.750
		huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	67%	5%	20%	7%	100%	58.200
Almere-Lelystad	28%	17%	12%	43%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	41%	11%	14%	35%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	35%	11%	12%	42%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	30%	8%	16%	45%	100%	15.300
ZKL-IJmond	40%	5%	25%	30%	100%	13.650
totaal MRA	48%	9%	17%	26%	100%	142.750
		huur		koop	totaal	
extra doorstroming	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	68%	5%	21%	7%	100%	58.200
Almere-Lelystad	32%	17%	14%	37%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	47%	9%	17%	27%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	44%	8%	19%	29%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	34%	6%	22%	37%	100%	15.300
ZKL-IJmond	44%	3%	34%	20%	100%	13.650
totaal MRA	51%	8%	20%	21%	100%	142.750

*) of gelijkwaardige alternatieven

totaal 2024-2040						
		huur		koop	totaal	
trendscenario	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	62%	8%	20%	10%	100%	99.850
Almere-Lelystad	22%	18%	9%	51%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	30%	20%	11%	39%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	24%	12%	13%	51%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	26%	14%	12%	49%	100%	24.350
ZKL-IJmond	34%	12%	21%	33%	100%	21.950
totaal MRA	42%	13%	16%	30%	100%	237.900
		huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	62%	7%	23%	7%	100%	99.850
Almere-Lelystad	23%	17%	12%	48%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	33%	17%	14%	36%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	26%	10%	19%	45%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	27%	13%	15%	45%	100%	24.350
ZKL-IJmond	36%	10%	28%	27%	100%	21.900
totaal MRA	43%	11%	19%	27%	100%	237.900
		huur		koop	totaal	
extra doorstroming	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	63%	7%	23%	7%	100%	99.850
Almere-Lelystad	25%	16%	14%	45%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	37%	16%	17%	30%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	32%	9%	25%	35%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	29%	11%	20%	40%	100%	24.350
ZKL-IJmond	38%	8%	34%	19%	100%	21.900
totaal MRA	45%	11%	21%	23%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

4.3.2 Duiding

Meer van hetzelfde?

Hoe moeten we de cijfers uit voorgaande tabellen lezen? Voor de MRA als geheel is het beeld gedifferentieerd. Er is behoefte aan meer woningen in alle hier onderscheiden categorieën. De verdeling binnen de MRA laat wel enkele opmerkelijke verschillen zien.

In grote lijnen komen de reeds bestaande verschillen tussen de deelregio's ook terug in de berekende trendmatige behoefte. In regio's waar ook nu al veel relatief betaalbare woningen te vinden zijn, zoals Almere-Lelystad, ontstaat behoefte aan meer betaalbare woningen. In regio's die nu al relatief duur zijn, zoals Gooi en Vechtstreek en Amstelland-Meerlanden, ligt het accent in de additionele behoefte in de duurdere segmenten. Als er volgens dit behoefteplaatje zou worden gebouwd, dan zouden sommige woningzoekenden uit dure regio's voor een "betaalbare" woning moeten uitwijken naar bijvoorbeeld Almere-Lelystad. Zo is dat in verleden ook gegaan en deze trend weerspiegelt zich in de behoefte.

Prijs of kwaliteit?

Amsterdam kent een tweetoppige woningbehoefte, met enerzijds behoefte aan uitbreiding in de sociale prijsklasse (huurprijs tot de voormalige sociale huurgrens), anderzijds veel duurdere huur en koop. Deze marktsegmenten zijn steeds meer gescheiden geraakt. Wie eenmaal een

sociale huurwoning bewoont, stroomt niet zo gemakkelijk meer door naar de marktsector. Amsterdam is ook de enige regio met een substantiële behoefte aan huurwoningen in de vrije sector. Het type huishouden dat dit kan en wil betalen neemt nog toe. De prijsrange is hier aan de bovenkant onbegrensd. Dit maakt dit segment in principe in omvang veel groter dan het “middensegment”.

De behoefte aan koopwoningen in het prijssegment tot € 390.000 euro in Amsterdam is niet heel groot. Dit lijkt vreemd, maar heeft te maken met de kwaliteit. Zoals we zagen krijgt Amsterdam te maken met een toename van één en tweepersoonshuishoudens in de middenleeftijden (35-65 jaar) en van huishouden met kinderen. Deze huishoudens zijn het starterssegment ontgroeid, uitzonderingen daargelaten. De kwaliteit die hoort bij deze huishoudens en waarvoor zij in Amsterdam bereid zijn te betalen is niet te leveren onder de € 390.000, tenzij die woningen onder de marktprijs worden verkocht.

Opvallend is dat er in Amsterdam weinig verschil is tussen de scenario’s, vooral niet qua prijsklassen. In andere deelregio’s is dat wel het geval. Kennelijk levert 5% kleiner wonen in Amsterdam geen grote verschuiving in prijsklassen op. Ook iets kleinere woningen zijn in Amsterdam nog altijd relatief duur. En het aantal potentiële “downsizers” in Amsterdam is kleiner dan in de rest van de regio. Die senioren in (te) ruime woningen zijn juist buiten de steden sterk vertegenwoordigd.

Er blijkt ook nog behoefte te bestaan aan eengezinswoningen, vooral buiten Amsterdam. Die zijn al helemaal moeilijk te bouwen voor onder de € 390.000. Er is weliswaar een aanzienlijk voorraad eengezinswoningen, maar die bestaande woningen komen zeker tot 2040 onvoldoende vrij om in de behoefte van jonge huishoudens te voorzien. In de koopsector is de vergrijzing nog maar net begonnen. Meer doorstroming van “downsizers” zou helpen, maar dat gaat niet vanzelf.

Alternatieven

De hier becijferde behoefte is geen onwrikbare wetmatigheid. Het is het resultaat van doorgetrokken trends en aannamen. Dit wil niet zeggen dat er geen alternatieven denkbaar zijn.

Het is niet zo dat er in “dure” deelregio’s of gemeenten geen belangstelling zou bestaan voor “betaalbare” woningen. Integendeel, indien in Bloemendaal of Laren koopwoningen in de prijsklasse tot € 390.000 zouden worden gebouwd, zouden die niet leeg komen te staan. Andersom is het niet ondenkbaar dat in de “goedkope” deelregio’s een grotere markt is voor het duurdere segment dan we nu hebben berekend. Het vraagt om een trendbreuk om in “dure” deelregio’s meer betaalbaar te bouwen en in de “goedkope” deelregio’s juist duurder. Die trendbreuk, indien wenselijk, komt niet vanzelf uit de behoefteraming, maar zal moeten komen van beleid.

Kanttekening hierbij is dat goedkoper bouwen in “dure” plaatsen ook betekent dat wordt ingeleverd op kwaliteit (vierkante meters), tenzij woningen onder de marktprijs worden aangeboden (zoals in de sociale huur). Aan betaalbare woningen onder marktprijs is vrijwel onbeperkt behoefte. Een andere kanttekening is dat het niet (voldoende) bouwen van dure woningen er toe zal leiden dat deze woningen alleen maar schaarser worden (en dus nog duurder). Er is uiteraard geen behoefte aan dure woningen zonder meer, maar wel aan goede woningen en daar zit een prijskaartje aan.

Veranderende normen

Ten aanzien van de eengezinswoningen is de trendbreuk al ingezet. Een blik op de plancapaciteit leert dat eengezinswoningen nog maar weinig zullen worden gebouwd, zeker in de MRA. Dit terwijl er nog wel behoefte aan ontstaat, met name buiten Amsterdam. Het verleden klinkt nog door in die behoefte, maar er zijn goede argumenten om niet nog (veel) meer eengezinswoningen te willen toevoegen. Misschien hadden we er, met de kennis van nu, nooit zo veel moeten bouwen, want nu is het de norm geworden. In Almere komt de komende jaren een heel nieuwe generatie op de markt, die is opgegroeid met het rijtjeshuis als referentie voor een instapwoning. Het idee “kind = tuin” is diep ingesleten. De tijd van massale nieuwbouw in het groen is echter voorbij.

We constateren hier nog wel een discrepantie tussen de behoefte aan eengezinswoningen (of gelijkwaardige alternatieven) en de bouwprogrammering. Het zal even wennen zijn, maar het is niet onmogelijk om met een gezin te wonen in een appartement. In grote delen van de wereld is het heel gebruikelijk. Het helpt dan wel als die appartementen niet al te krap zijn.

Een mogelijk gevolg van het niet of nauwelijks bouwen van eengezinswoningen (of gelijkwaardige alternatieven) in delen van de MRA kan zijn dat huishoudens met kinderen uitwijken naar regio’s waar deze woningen nog wel worden toegevoegd. Dat kan ook (ver) buiten de MRA zijn. In dat geval zal dit ook gevolgen hebben voor de bevolkingssamenstelling.

Beter benutten van de voorraad

Dan is er nog een alternatieve route om meer eengezinswoningen uit voorraad vrij te spelen en dat is inzetten op “downsizers”. Scenario c) speelt hier op in. Bouwen voor doorstromers en er voor zorgen dat die woningen ook bij de doelgroep terechtkomen is een vak apart. Ook hier helpt het als de alternatieven niet al te krap zijn. De doelgroep heeft immers een goed alternatief: blijven zitten. Over het stimuleren van downsizing is nog veel meer te zeggen, maar dat dat valt buiten het kader van deze verkenning.

Tot slot is er nog de mogelijkheid om meer mensen te huisvesten in de bestaande voorraad. Dit kan door middel van woningsplitsing of verkamering. Ook het stimuleren van hospitaverhuur zorgt voor een intensievere benutting van de bestaande woningvoorraad.

4.3.3 Enkele gemeenten uitgelicht

Op verzoek zijn ook uitkomsten voor een aantal gemeenten opgenomen. Slechts voor een paar gemeenten was dit mogelijk. Dat heeft enerzijds een technische reden. Het WiMRA bevat voor een groot aantal gemeenten niet voldoende bruikbare respondenten om dit betrouwbaar te kunnen doen, waarbij ook nog eens van een derde geen inkomen bekend is en soms ook geen huur- of koopprijs. In meerdere gemeenten ontbreken respondenten met leeftijd van 25 jaar of jonger. Dit is onvoldoende basis voor een betrouwbare raming op dit schaalniveau. Daar komt bij dat ook het woningtekort op het schaalniveau van gemeenten niet bekend is.

Anderzijds is het schaalniveau van gemeenten ook inhoudelijk problematisch. Een gemeente is geen op zichzelf staande woningmarkt. Dit geldt zeker voor gemeenten met een eenzijdig samengestelde bevolking en woningvoorraad. Juist als je die eenzijdigheid wil doorbreken heb je alleen maar last van een raming waar “meer van hetzelfde” uitkomt. En het geldt zeker in de MRA, met de enorme instroom uit binnen- en buitenland. Woningbehoefte is bij uitstek een regionale opgave.

Alleen voor enkele grotere gemeenten binnen de MRA is het onderzoekstechnisch mogelijk een lokale schatting te maken. Deze is gepresenteerd in bijgaande tabellen. De component “in te lopen tekort” is daarbij evenredig verdeeld over de gemeenten binnen de deelregio’s. Het tekort is namelijk niet bekend op het schaalniveau van gemeenten, niet kwantitatief en (dus) ook niet kwalitatief. Impliciet wordt hier aangenomen dat alle gemeente evenredig bijdrage aan het terugdringen van het reeds bestaande tekort in de betreffende deelregio.

tabel 7 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar prijssegment, trendscenario

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Haarlem	39%	11%	26%	15%	8%	100%	1.850
Haarlemmermeer	49%	10%	20%	13%	8%	100%	2.550
Zaanstad	47%	16%	14%	16%	7%	100%	1.650
additioneel 2024-2031							
Haarlem	39%	5%	10%	9%	37%	100%	6.150
Haarlemmermeer	13%	4%	7%	20%	57%	100%	8.100
Zaanstad	40%	5%	3%	22%	31%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort							
Haarlem	39%	6%	13%	11%	31%	100%	8.000
Haarlemmermeer	22%	5%	10%	18%	45%	100%	10.700
Zaanstad	41%	7%	5%	21%	26%	100%	8.850
additioneel 2024-2040							
Haarlem	29%	5%	14%	10%	41%	100%	11.050
Haarlemmermeer	18%	6%	13%	15%	48%	100%	17.450
Zaanstad	29%	7%	5%	18%	42%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort							
Haarlem	31%	6%	15%	11%	37%	100%	12.850
Haarlemmermeer	22%	7%	14%	15%	43%	100%	20.000
Zaanstad	31%	8%	6%	18%	38%	100%	14.550

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 8 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar prijssegment, scenario "kleiner en betaalbaarder"

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Haarlem	39%	11%	26%	15%	8%	100%	1.850
Haarlemmermeer	49%	10%	20%	13%	8%	100%	2.550
Zaanstad	47%	16%	14%	16%	7%	100%	1.650
additioneel 2024-2031							
Haarlem	25%	4%	11%	21%	40%	100%	6.150
Haarlemmermeer	11%	5%	7%	22%	55%	100%	8.100
Zaanstad	27%	5%	1%	29%	39%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort							
Haarlem	28%	5%	14%	20%	32%	100%	8.000
Haarlemmermeer	20%	6%	10%	20%	44%	100%	10.700
Zaanstad	30%	7%	3%	26%	33%	100%	8.850
additioneel 2024-2040							
Haarlem	29%	6%	12%	16%	37%	100%	11.050
Haarlemmermeer	19%	7%	11%	19%	45%	100%	17.450
Zaanstad	27%	6%	5%	27%	34%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort							
Haarlem	30%	7%	14%	16%	33%	100%	12.850
Haarlemmermeer	22%	7%	12%	18%	40%	100%	20.000
Zaanstad	30%	7%	6%	25%	31%	100%	14.550

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 9 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar prijssegment, scenario "extra doorstroming"

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Haarlem	39%	11%	26%	15%	8%	100%	1.850
Haarlemmermeer	49%	10%	20%	13%	8%	100%	2.550
Zaanstad	47%	16%	14%	16%	7%	100%	1.650
additioneel 2024-2031							
Haarlem	25%	4%	12%	26%	33%	100%	6.150
Haarlemmermeer	11%	10%	11%	24%	45%	100%	8.100
Zaanstad	27%	6%	1%	37%	29%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort							
Haarlem	28%	6%	15%	24%	27%	100%	8.000
Haarlemmermeer	20%	10%	13%	21%	36%	100%	10.700
Zaanstad	30%	8%	3%	33%	25%	100%	8.850
additioneel 2024-2040							
Haarlem	29%	6%	13%	19%	34%	100%	11.050
Haarlemmermeer	19%	10%	12%	20%	39%	100%	17.450
Zaanstad	27%	6%	5%	32%	28%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort							
Haarlem	30%	7%	15%	18%	30%	100%	12.850
Haarlemmermeer	22%	10%	13%	19%	35%	100%	20.000
Zaanstad	30%	8%	6%	31%	26%	100%	14.550

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 10 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar woningtype, trendscenario

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Haarlem	67%	9%	19%	4%	100%	1.850
Haarlemmermeer	68%	11%	8%	13%	100%	2.550
Zaanstad	65%	12%	9%	14%	100%	1.650
additioneel 2024-2031						
Haarlem	34%	19%	18%	28%	100%	6.150
Haarlemmermeer	13%	11%	16%	60%	100%	8.100
Zaanstad	32%	16%	10%	42%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort						
Haarlem	42%	17%	18%	23%	100%	8.000
Haarlemmermeer	26%	11%	14%	49%	100%	10.700
Zaanstad	38%	15%	10%	37%	100%	8.850
additioneel 2024-2040						
Haarlem	29%	19%	18%	34%	100%	11.050
Haarlemmermeer	15%	22%	12%	51%	100%	17.450
Zaanstad	24%	16%	8%	52%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort						
Haarlem	35%	17%	18%	29%	100%	12.850
Haarlemmermeer	22%	20%	12%	46%	100%	20.000
Zaanstad	29%	15%	8%	47%	100%	14.550

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 11 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar woningtype, scenario "kleiner en betaalbaarder"

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Haarlem	67%	9%	19%	4%	100%	1.850
Haarlemmermeer	68%	11%	8%	13%	100%	2.550
Zaanstad	65%	12%	9%	14%	100%	1.650
additioneel 2024-2031						
Haarlem	35%	5%	29%	32%	100%	6.150
Haarlemmermeer	18%	5%	16%	61%	100%	8.100
Zaanstad	24%	9%	19%	48%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort						
Haarlem	42%	6%	27%	26%	100%	8.000
Haarlemmermeer	30%	7%	14%	50%	100%	10.700
Zaanstad	32%	9%	17%	41%	100%	8.850
additioneel 2024-2040						
Haarlem	31%	15%	26%	28%	100%	11.050
Haarlemmermeer	17%	20%	15%	48%	100%	17.450
Zaanstad	25%	14%	12%	50%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort						
Haarlem	37%	15%	25%	24%	100%	12.850
Haarlemmermeer	23%	19%	14%	44%	100%	20.000
Zaanstad	30%	13%	11%	46%	100%	14.550

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 12 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar woningtype, scenario "extra doorstroming"

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Haarlem	67%	9%	19%	4%	100%	1.850
Haarlemmermeer	68%	11%	8%	13%	100%	2.550
Zaanstad	65%	12%	9%	14%	100%	1.650
additioneel 2024-2031						
Haarlem	37%	4%	35%	24%	100%	6.150
Haarlemmermeer	26%	5%	17%	51%	100%	8.100
Zaanstad	28%	5%	25%	42%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort						
Haarlem	44%	5%	31%	20%	100%	8.000
Haarlemmermeer	36%	7%	15%	42%	100%	10.700
Zaanstad	35%	6%	22%	37%	100%	8.850
additioneel 2024-2040						
Haarlem	33%	15%	30%	23%	100%	11.050
Haarlemmermeer	22%	20%	16%	42%	100%	17.450
Zaanstad	27%	12%	15%	46%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort						
Haarlem	38%	14%	28%	20%	100%	12.850
Haarlemmermeer	28%	18%	15%	39%	100%	20.000
Zaanstad	32%	12%	14%	42%	100%	14.550

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

Ter illustratie gaan we kort in op de uitkomst voor **Haarlem**. Wat hieraan onder meer opvalt is de behoefte aan duurdere koopwoningen, in combinatie met eengezinswoningen (of gelijkwaardige alternatieven). Dit is grotendeels te verklaren door de verwachte aanwas van huishoudens met kinderen in Haarlem. Deze huishoudens plegen te wonen in ruime woningen en die zijn in Haarlem niet goedkoop. De behoefte aan eengezins-koopwoningen past meer bij het meer suburbane Haarlemmermeer dan bij het stedelijke Haarlem. In **Haarlemmermeer** zien we ook de behoefte aan duurdere woningen in combinatie met eengezinswoningen. Voorts constateren we in Haarlem een substantiële markt voor duurdere huur. Haarlem lijkt in dit opzicht enigszins op Amsterdam.

Hiermee is meteen geïllustreerd hoe betrekkelijk de ramingen op dit schaalniveau zijn. Wonen er in 2040 echt zo veel gezinnen met kinderen in Haarlem? Ook als die extra gezinswoningen (of gelijkwaardige alternatieven, zoals ruime appartementen) er niet komen? Die kinderen komen er wel; die worden voor een groot deel in Haarlem aangemaakt door de vele oudere jongeren in de stad en anders stromen ze wel in uit Amsterdam. Alleen: blijven die in Haarlem wonen / naar Haarlem komen, ook als er geen grote woningen meer bij komen (en de bestaande grotendeels bezet blijven)? Het is niet ondenkbaar dat de toekomstige gezinnen de stad verlaten of mijden, op zoek naar ruime woningen in de omgeving. Of ze daarin slagen hangt dan weer af van het woningaanbod in de omgeving.

Met een ander migratiepatroon zou de demografische prognose voor Haarlem niet uitkomen en die voor de omliggende gemeenten ook niet. Anders gezegd, de verdeling van huishoudens (en daarmee ook de woningbehoefte) binnen de deelregio Zuid-Kennemerland / IJmond kan er ook anders uit komen te zien dan trendmatig berekend. Hetzelfde geldt voor de andere deelregio's.

En ook tussen deelregio's is sprake van communicerende vaten. Zo kan een deel van de Haarlemse behoefte ook landen in Haarlemmermeer, meer dan waar nu al rekening mee wordt gehouden in de demografische prognose.

4.4 Noord-Holland Noord

De woningmarkt van Noord-Holland Noord verschilt van die van de MRA in meerdere opzichten. De markt is er minder krap, wat zich uit in een minder omvangrijk tekort, de verwachte demografische groei is minder groot, met name in de kop van Noord-Holland, en de grootstedelijke doelgroepen, zoals expats en huishoudens onder de 55 jaar zonder kinderen, zijn veel minder sterk vertegenwoordigd. Binnen Noord-Holland Noord is er dan weer aanzienlijk verschil tussen de deelregio's.

tabel 13 In te lopen tekort in Noord-Holland Noord (gelijk voor alle scenario's), naar prijssegment

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	59%	11%	5%	9%	15%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	52%	7%	4%	26%	11%	100%	1.400
West-Friesland	56%	10%	4%	14%	16%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

tabel 14 In te lopen tekort in Noord-Holland Noord (gelijk voor alle scenario's), naar eigendom en woningtype

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	59%	17%	5%	19%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	39%	23%	8%	29%	100%	1.400
West-Friesland	48%	22%	5%	25%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	50%	20%	6%	24%	100%	5.700

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

In bijgaande tabellen is de opgave voor Noord-Holland Noord uitgewerkt. Net als voor de MRA bestaat de totale opgave (weergegeven in tabel 15 en tabel 16) uit het inlopen van het reeds bestaande tekort tot een acceptabel niveau en het voorzien in de additionele behoefte als gevolg van bevolkingsontwikkelingen en trends op de woningmarkt. Het inlopen van het bestaande tekort (weergegeven in tabel 13 en tabel 14) is volledig verrekend in de periode 2024-2031 (en dus ook in de periode 2024-2040). Afhankelijk van de bouwproductie kan dit eventueel ook voor een deel naar achteren worden geschoven. De totale behoefte in de Kop van Noord-Holland is gering, vooral als wordt vooruitgekeken naar 2040. Dit komt omdat het aantal huishoudens nog maar weinig toeneemt en ook het in te open tekort gering is.

Wat we zien is dat de behoefte in Noord-Holland Noord qua prijssegmenten gedifferentieerd is, met uitzondering van het vrijwel ontbreken van behoefte in het huursegment boven de € 879. In plaats daarvan is er een substantiële behoefte aan koopwoningen, zowel onder als boven de grens van € 390.000. Hierin weerspiegelt zich de patronen uit het verleden. Afgezien van de

sociale huur is huren nooit populair geweest in dit deel van Noord-Holland. Wie zo veel huur kan betalen kon in het verleden ook wel kopen.

tabel 15 Totale woningbehoefte Noord-Holland Noord, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen)

totaal 2024-2031							
			huur		koop	totaal	
trendscenario	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	5%	3%	12%	43%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	3%	2%	35%	29%	100%	4.200
West-Frieland	33%	4%	2%	19%	41%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	35%	5%	2%	19%	40%	100%	23.400
			huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	5%	2%	17%	38%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	4%	2%	45%	18%	100%	4.200
West-Frieland	33%	5%	2%	25%	35%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	34%	5%	2%	25%	34%	100%	23.400
			huur		koop	totaal	
extra doorstroming	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	10%	4%	25%	24%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	8%	4%	59%	-1%	100%	4.200
West-Frieland	33%	9%	4%	32%	23%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	34%	9%	4%	33%	19%	100%	23.400
totaal 2024-2040							
			huur		koop	totaal	
trendscenario	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	5%	3%	11%	46%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	2%	2%	39%	39%	100%	4.700
West-Friesland	31%	4%	3%	19%	44%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	4%	3%	17%	44%	100%	33.800
			huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	5%	3%	16%	40%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	3%	2%	53%	23%	100%	4.700
West-Friesland	31%	5%	2%	25%	37%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	5%	3%	25%	37%	100%	33.800
			huur		koop	totaal	
extra doorstroming	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	8%	4%	22%	30%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	6%	3%	67%	6%	100%	4.700
West-Friesland	31%	7%	4%	30%	28%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	7%	4%	31%	26%	100%	33.800

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

tabel 16 Totale woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, naar eigendom en woningtype (netto toe te voegen)

totaal 2024-2031

trendscenario	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	33%	11%	17%	38%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	26%	11%	13%	51%	100%	4.200
West-Frieland	27%	13%	11%	49%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	29%	12%	14%	44%	100%	23.400

kleiner en betaalbaarder	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	34%	11%	22%	34%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	26%	11%	18%	44%	100%	4.200
West-Frieland	28%	12%	15%	45%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	30%	11%	19%	39%	100%	23.400

extra doorstroming	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	42%	9%	35%	14%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	35%	8%	31%	27%	100%	4.200
West-Frieland	35%	11%	27%	28%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	38%	9%	32%	21%	100%	23.400

totaal 2024-2040

trendscenario	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	28%	15%	20%	37%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	15%	8%	18%	60%	100%	4.700
West-Friesland	22%	16%	13%	49%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	24%	14%	17%	44%	100%	33.800

kleiner en betaalbaarder	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	29%	14%	25%	32%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	16%	7%	25%	52%	100%	4.700
West-Friesland	23%	15%	17%	45%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	25%	13%	22%	39%	100%	33.800

extra doorstroming	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	34%	13%	34%	18%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	24%	4%	38%	35%	100%	4.700
West-Friesland	28%	14%	27%	32%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	12%	32%	25%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

Wat woningtypen is er in Noord-Holland Noord nog behoefte aan eengezinswoningen, ondanks de vergrijzing. Niet dat er zo veel gezinnen bijkomen – in de Kop van Noord-Holland neemt hun aantal per saldo zelfs af – maar omdat bestaande eengezinswoningen bezet blijven door ex-gezinnen (lege-nesters) en er toch ook nog nieuwe gezinnen worden gevormd.

Die extra eengezinswoningen kunnen ook de vorm aannemen van seniorenwoningen. Appartementen zijn in de Kop van Noord-Holland niet bijzonder geliefd. De doelgroep voor appartementen in de Kop van Noord-Holland zijn geen senioren, maar jongeren. Daarvan zijn er in 2040 niet zo veel meer. Bij de vergrijzende bevolking zouden knarrenhoven met laagbouw wel eens de voorkeur kunnen genieten boven appartementen.

Scenario c), “extra doorstroming” pakt voor de Kop van Noord-Holland zo uit, dat er een overschot aan duurdere koopwoningen zou kunnen ontstaan. Het aantal senioren in grote woningen wordt hier zo groot, dat bij 10% extra downsizers er een overaanbod ontstaat. Bij zo veel aanbod uit de voorraad zullen ook de prijzen dalen. Dit is wel een tamelijk theoretische situatie, want als die senioren blijven zitten moeten er toch nog duurdere woningen bij (scenario b). Daarnaast is de behoefte aan extra sociale huurwoningen in de Kop van Noord-Holland op langere termijn gering. De doelgroep voor dit segment wordt kleiner. Op korte termijn is er nog wel een tekort weg te werken, ook in het laagste huursegment.

4.5 Grote woningen, kleine huishoudens

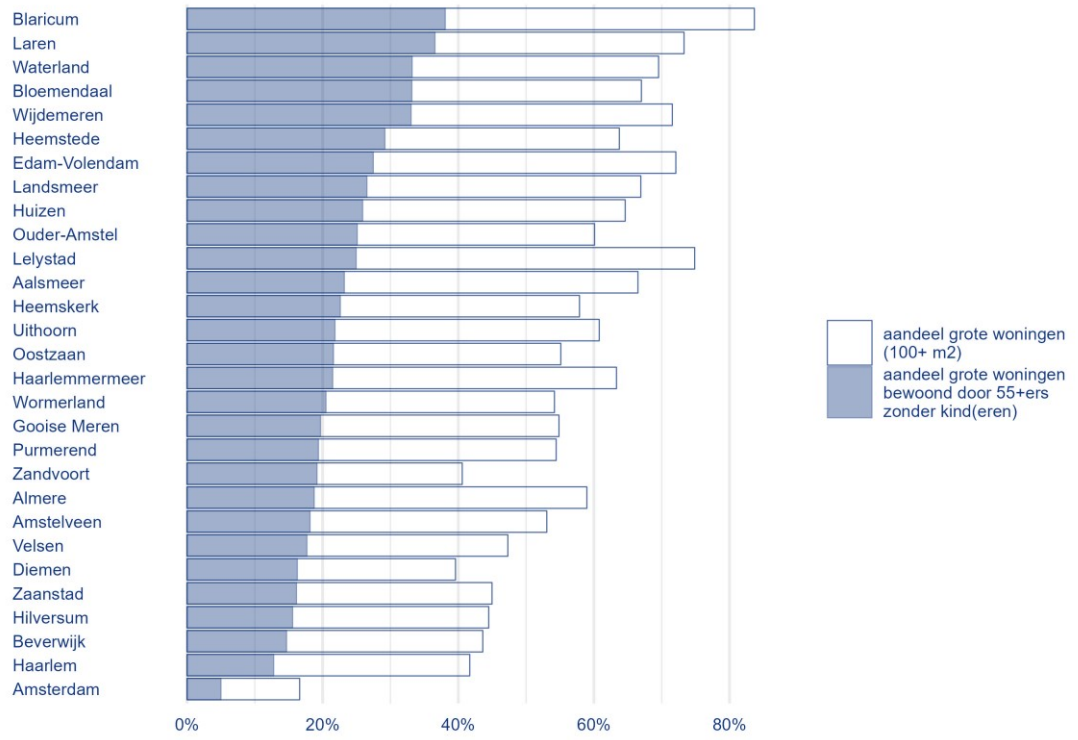
Verschillende keren is het al ter sprake gekomen: senioren in ruime woningen, waaronder voormalige gezinnen waarvan de kinderen het huis uit zijn (lege nesters). Daar komen er steeds meer van, maar het zijn er nu ook al veel.

In scenario c) wordt ingezet op alternatieven voor ruim wonenden. Het stimuleren van “downsizing” heeft verschillende voordelen. Het biedt senioren de kans om een meer levensloopbestendige woning te betrekken (bijvoorbeeld een appartement met lift). En voor de woningmarkt is de winst dat er grote woningen beschikbaar komen voor jonge (aanstaande) gezinnen. Zoals we hebben gezien (hoofdstuk 0) mogen we nog volop aanwas van jonge gezinnen verwachten. Dan helpt het als er grote woningen uit de voorraad vrijkomen.

Bijkomend voordeel is dat grote woningen lange verhuisketens veroorzaken. Zo kunnen dankzij één downsizer meerdere woningzoekenden aan een andere woning worden geholpen. Aan het begin van de keten moet er dan wel voor die downsizer worden gebouwd.

Los van de vraag of bewoners eventueel (willen) verhuizen zijn grote woningen ook interessant vanwege de mogelijkheid tot woningsplitsing. Naast nieuwbouw is dit ook een mogelijkheid om woningen toe te voegen. Genoeg aanleiding om eens te zien waar die grote woningen zich bevinden en door wie ze bewoond worden.

figuur 17 Aandeel grote woningen in de MRA, totaal en bewoond door 55-plussers zonder thuiswonende kinderen

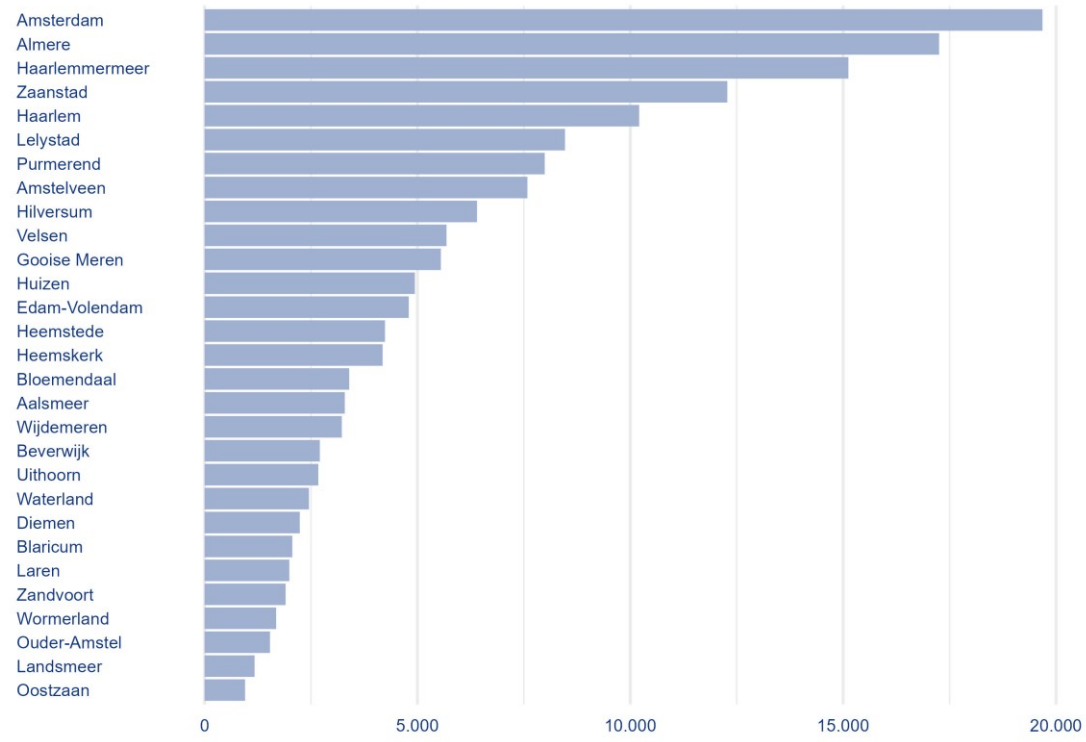


Bron: WiMRA 2023, bewerking RIGO; 100% is de totale (bewoonde) woningvoorraad

In figuur 17 is te zien waar in de MRA zich de grote woningen bevinden. De grens is daarbij gelegd bij honderd vierkante meter. Voor Amsterdamse begrippen is dat groot, maar in de meeste andere gemeenten in de MRA is dat niet het geval. In Blaricum zijn er zelfs maar weinig woningen kleiner dan honderd vierkante meter.

In de figuur is tevens te zien welk deel van de voorraad groot is en tevens wordt bewoond door 55-plussers zonder thuiswonende kinderen. Dit zijn grof gezegd de potentiële downsizers. Relatief gezien is er veel potentieel (rond een derde van de bewoonde voorraad) in luxe suburbane gemeenten als Blaricum, Laren en Bloemendaal. In Amsterdam gaat het om slechts zo'n 4,3% van de bewoonde voorraad. In absolute zin zijn dat in Amsterdam toch altijd nog bijna 20.000 grote woningen, althans groot voor Amsterdamse begrippen. In absolute zin is dat meer dan in enig andere gemeente in de MRA. De absolute aantallen zijn weergegeven in figuur 18. In de MRA als geheel gaat het om 166.000 bewoonde woningen. Met de voortgaande vergrijzing worden dit er alleen maar meer.

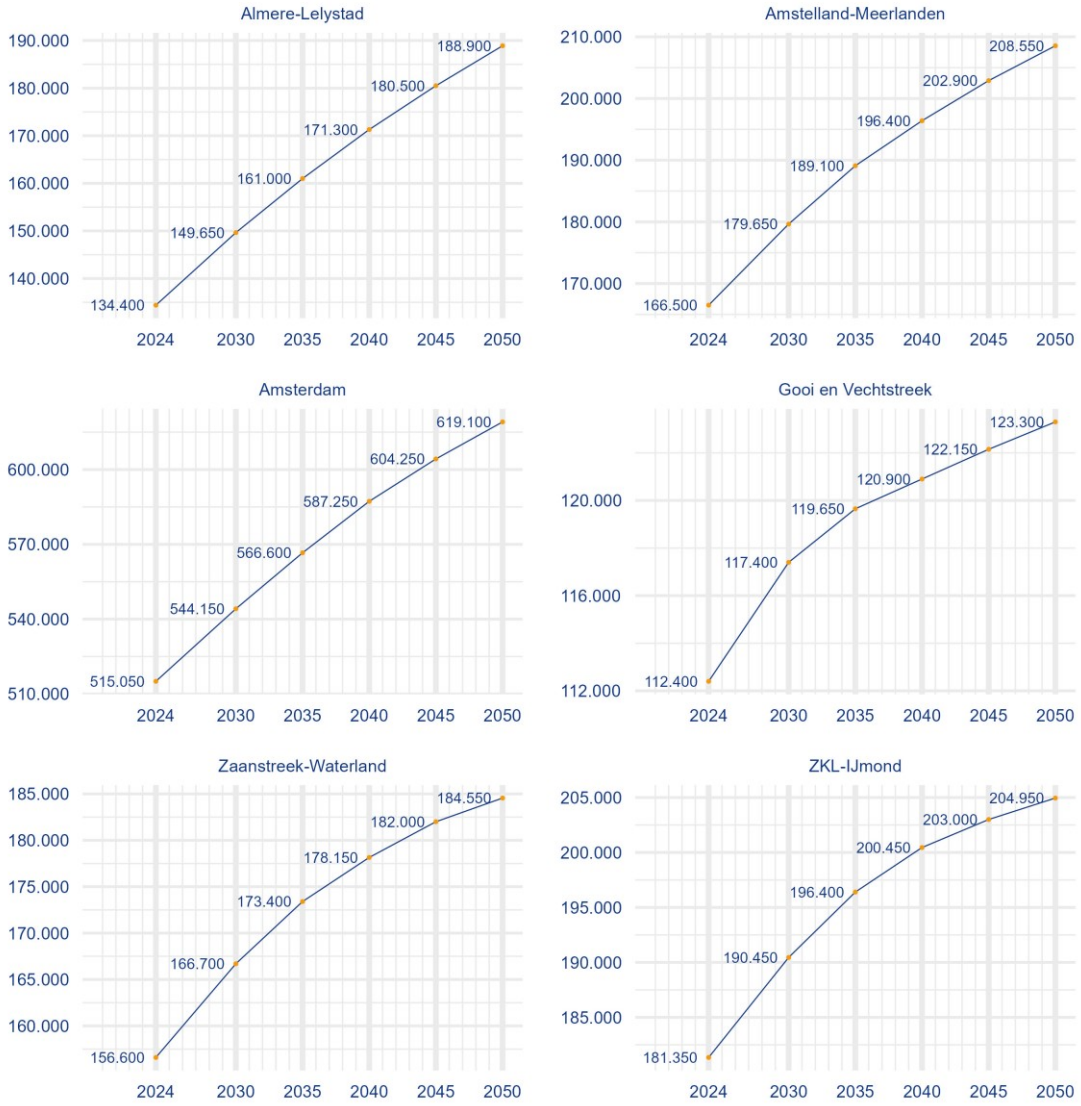
figuur 18 Aantal grote woningen (100+ m2) in de MRA bewoond door 55-plussers zonder thuiswonende kinderen



Bron: WiMRA 2023, bewerking RIGO

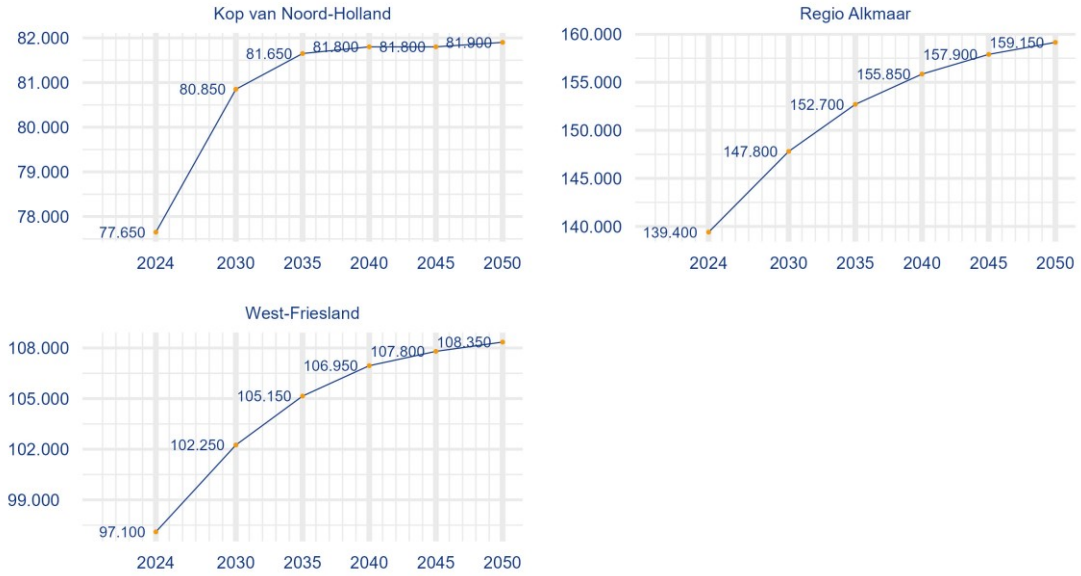
Bijlagen

Ontwikkeling van het aantal huishoudens in delen van de MRA



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Ontwikkeling van het aantal huishoudens in delen van Noord-Holland Noord



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Huishoudens naar samenstelling, 2024 en ontwikkeling 2024-2040, MRA

	situatie 2024					ontwikkeling 2024-2040				
	huishoudens zonder kinderen			huish met	totaal	huishoudens zonder kinderen			huish met	totaal
	tot 35 jaar	35-64 jaar	65-plus	kind(eren)		tot 35 jaar	35-64 jaar	65-plus	kind(eren)	
Amsterdam	159.495	148.340	88.135	119.090	515.060	-2.665	19.015	42.320	13.515	72.185
Totaal Amsterdam	159.495	148.340	88.135	119.090	515.060	-2.665	19.015	42.320	13.515	72.185
Almere	12.795	24.935	18.805	40.460	96.995	705	3.645	15.995	8.410	28.755
Lelystad	4.840	9.390	9.320	13.860	37.410	340	2.135	3.135	2.545	8.155
Totaal Almere-Lelystad	17.635	34.325	28.125	54.320	134.405	1.045	5.780	19.130	10.955	36.910
Aalsmeer	1.555	3.255	3.870	5.595	14.275	-220	-180	1.520	65	1.185
Amstelveen	8.790	9.510	12.090	15.190	45.580	85	-535	2.560	1.580	3.690
Diemen	5.185	3.610	3.250	4.840	16.885	35	530	1.265	1.065	2.895
Haarlemmermeer	7.335	15.750	17.615	28.540	69.240	1.155	1.145	9.650	5.730	17.680
Ouder-Amstel	820	1.435	2.015	2.320	6.590	555	1.225	505	1.280	3.565
Uithoorn	1.335	3.355	3.680	5.540	13.910	-295	-360	1.205	345	895
Totaal Amstelland-Meerlanden	25.020	36.915	42.520	62.025	166.480	1.315	1.825	16.705	10.065	29.910
Blaricum	260	1.030	1.920	2.050	5.260	35	35	145	260	475
Gooise Meren	2.745	6.235	8.420	9.815	27.215	35	-295	2.800	560	3.100
Hilversum	7.145	11.595	11.570	14.660	44.970	-835	-280	3.350	865	3.100
Huizen	1.650	4.360	6.685	6.200	18.895	-215	-180	1.480	-240	845
Laren	195	1.050	2.180	1.650	5.075	-50	-300	715	-90	275
Wijdemeren	615	2.565	3.800	3.915	10.895	-130	-195	1.010	60	745
Totaal Gooi en Vechtstreek	12.610	26.835	34.575	38.290	112.310	-1.160	-1.215	9.500	1.415	8.540
Edam-Volendam	1.175	3.285	5.105	6.015	15.580	-360	70	1.225	-245	690
Landsmeer	305	1.025	1.605	2.000	4.935	15	-30	105	135	225
Oostzaan	260	905	1.295	1.650	4.110	20	-30	300	-25	265
Purmerend	4.660	10.360	12.890	15.445	43.355	-695	-565	5.510	1.280	5.530
Waterland	565	1.605	2.850	2.765	7.785	95	185	305	170	755
Wormerland	505	1.675	2.490	2.610	7.280	-55	-260	720	270	675
Zaanstad	9.315	18.960	18.755	26.475	73.505	40	2.180	7.430	3.775	13.425
Totaal Zaanstreek-Waterland	16.785	37.815	44.990	56.960	156.550	-940	1.550	15.595	5.360	21.565
Bloemendaal	525	1.870	3.925	3.605	9.925	-55	-130	830	35	680
Haarlem	14.095	21.805	19.255	25.760	80.915	-130	2.110	7.090	2.315	11.385
Heemstede	730	2.255	4.950	4.275	12.210	-65	-170	580	70	415
Zandvoort	800	2.375	3.155	2.520	8.850	-130	-365	675	195	375
Totaal Zuid-Kennemerland	16.150	28.305	31.285	36.160	111.900	-380	1.445	9.175	2.615	12.855
Beverwijk	2.560	5.265	5.070	6.860	19.755	-240	515	2.015	270	2.560
Heemskerk	1.595	4.195	5.790	6.090	17.670	-355	-400	1.525	-190	580
Velsen	3.375	8.150	9.540	10.985	32.050	-490	-680	3.660	515	3.005
Totaal IJmond	7.530	17.610	20.400	23.935	69.475	-1.085	-565	7.200	595	6.145
Totaal MRA	255.225	330.145	290.030	390.780	1.266.180	-3.870	27.835	119.625	44.520	188.110

Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Huishoudens naar samenstelling, 2024 en ontwikkeling 2024-2040, Noord-Holland Noord

	situatie 2024					ontwikkeling 2024-2040				
	huishoudens zonder kinderen			huish met	totaal	huishoudens zonder kinderen			huish met	totaal
	tot 35 jaar	35-64 jaar	65-plus	kind(eren)		tot 35 jaar	35-64 jaar	65-plus	kind(eren)	
Den Helder	3.235	7.515	8.860	7.880	27.490	-415	-180	1.310	-800	-85
Hollands Kroon	2.385	5.315	6.685	7.495	21.880	-210	-45	1.975	-265	1.455
Schagen	2.005	4.820	7.705	7.005	21.535	-210	-45	2.500	190	2.435
Texel	800	1.760	2.355	1.795	6.710	-55	-95	505	65	420
Totaal Kop van Noord-Holland	8.425	19.410	25.605	24.175	77.615	-890	-365	6.290	-810	4.225
Alkmaar	7.835	14.255	15.225	16.970	54.285	45	1.280	5.615	215	7.155
Bergen (NH.)	720	3.100	6.285	4.045	14.150	-85	-470	1.310	-285	470
Castricum	1.390	3.370	5.945	5.475	16.180	-170	20	1.375	-95	1.130
Dijk en Waard	4.005	8.565	10.745	14.670	37.985	-520	1.000	4.445	1.115	6.040
Heiloo	820	2.490	4.170	3.590	11.070	-85	75	1.015	145	1.150
Uitgeest	520	1.310	1.635	2.225	5.690	-40	65	660	-185	500
Totaal Regio Alkmaar	15.290	33.090	44.005	46.975	139.360	-855	1.970	14.420	910	16.445
Drechterland										
Enkhuizen	1.000	2.310	2.795	2.775	8.880	-190	160	800	-165	605
Hoorn	4.140	8.530	9.990	12.160	34.820	-195	730	3.440	685	4.660
Koggenland	890	2.185	3.020	3.760	9.855	-5	145	1.040	115	1.295
Medemblik	1.820	4.725	6.365	6.970	19.880	-110	-235	1.650	-25	1.280
Opmeer	530	1.220	1.675	1.845	5.270	-10	210	440	85	725
Stede Broec	940	2.100	3.080	3.470	9.590	-70	-20	635	-30	515
Totaal West-Friesland	10.055	23.105	29.735	34.145	97.040	-635	1.065	8.795	655	9.880
Totaal Noord-Holland Noord	33.770	75.605	99.345	105.295	314.015	-2.380	2.670	29.505	755	30.550

Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Additionele woningbehoefte, 2024-2050 (netto toe te voegen) per gemeente

	voorraad 2024		additionele behoefte		
	totaal	bewoond	2024-2031	2024-2040	2024-2050
Amsterdam	480.850	452.250	35.600	77.250	109.650
Totaal Amsterdam	480.850	452.250	35.600	77.250	109.650
Almere	92.350	90.050	13.600	28.400	40.800
Lelystad	35.650	34.600	4.000	8.150	12.700
Totaal Almere-Lelystad	128.000	124.650	17.600	36.550	53.500
Aalsmeer	13.700	13.200	650	1.350	1.700
Amstelveen	42.900	40.750	3.050	4.600	5.650
Diemen	15.800	15.150	2.250	3.050	3.300
Haarlemmermeer	67.100	64.950	8.100	17.450	25.900
Ouder-Amstel	6.400	6.100	1.850	3.650	5.550
Uithoorn	13.650	13.150	600	800	1.050
Totaal Amstelland-Meerlanden	159.600	153.250	16.450	30.950	43.150
Blaricum	5.350	5.150	350	400	450
Gooise Meren	27.700	26.250	1.800	2.800	3.600
Hilversum	43.800	42.000	2.200	3.300	4.500
Huizen	19.150	18.600	400	750	850
Laren	5.500	5.100	200	300	350
Wijdemeren	10.900	10.200	500	650	800
Totaal Gooi en Vechtstreek	112.400	107.300	5.450	8.200	10.500
Edam-Volendam	15.950	15.350	450	600	850
Landsmeer	4.900	4.750	150	200	350
Oostzaan	4.150	4.000	100	350	450
Purmerend	43.050	41.950	3.000	5.350	6.700
Waterland	7.500	7.200	350	700	1.200
Wormerland	7.150	6.950	450	650	950
Zaanstad	70.950	68.700	7.200	12.900	16.350
Totaal Zaanstreek-Waterland	153.700	148.900	11.700	20.750	26.850
Bloemendaal	10.400	9.850	450	750	900
Haarlem	79.450	76.050	6.150	11.050	13.350
Heemstede	12.900	12.250	150	450	700
Zandvoort	9.850	8.450	250	400	700
Totaal Zuid-Kennemerland	112.550	106.600	7.000	12.600	15.600
Beverwijk	20.000	19.150	1.250	2.550	3.250
Heemskerk	18.000	17.400	350	600	700
Velsen	31.950	30.700	1.650	2.800	3.050
Totaal IJmond	69.950	67.250	3.250	5.950	7.000

	voorraad 2024		additionale behoefte		
	totaal	bewoond	2024-2031	2024-2040	2024-2050
Den Helder	28.750	27.300	250	-500	-1.200
Hollands Kroon	21.600	20.750	950	1.250	1.400
Schagen	21.450	20.550	1.200	2.100	2.750
Texel	7.000	6.400	350	450	500
Totaal Kop van Noord-Holland	78.750	75.000	2.800	3.300	3.450
Alkmaar	53.950	52.050	3.600	7.050	8.700
Bergen (NH.)	15.500	13.850	300	500	650
Castricum	16.550	16.000	700	1.050	1.150
Dijk en Waard	38.000	37.100	3.650	5.450	6.150
Heiloo	11.250	10.850	850	1.150	1.350
Uitgeest	5.700	5.600	250	450	550
Totaal Regio Alkmaar	140.900	135.400	9.350	15.650	18.550
Drechterland	8.700	8.450	450	700	800
Enkhuizen	8.950	8.600	400	600	650
Hoorn	34.600	33.650	2.600	4.450	5.300
Koggenland	9.850	9.550	650	1.100	1.150
Medemblik	19.500	18.850	750	1.250	1.350
Opmeer	5.150	5.000	350	600	700
Stede Broec	9.500	9.300	350	400	500
Totaal West-Friesland	96.300	93.400	5.550	9.150	10.450

Bron: CBS, Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen), trendscenario

			huur		koop	totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	52%	13%	25%	4%	5%	100%	22.600
Almere-Lelystad	47%	7%	7%	27%	12%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	49%	10%	20%	13%	8%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	54%	13%	11%	13%	9%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	47%	16%	14%	16%	7%	100%	3.600
ZKL-IJmond	42%	11%	22%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	36%	4%	20%	3%	37%	100%	35.600
Almere-Lelystad	28%	8%	3%	39%	23%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	18%	8%	14%	12%	48%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	22%	4%	2%	12%	60%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	23%	3%	1%	30%	44%	100%	11.700
ZKL-IJmond	22%	4%	8%	12%	54%	100%	10.250
totaal MRA	28%	5%	11%	16%	40%	100%	97.050

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	8%	22%	3%	25%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	8%	4%	35%	19%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	8%	16%	12%	37%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	33%	7%	5%	13%	42%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	4%	26%	35%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	5%	12%	14%	42%	100%	13.650
totaal MRA	35%	7%	14%	14%	30%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	35%	7%	22%	3%	34%	100%	77.250
Almere-Lelystad	25%	8%	3%	40%	24%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	21%	7%	17%	10%	46%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	9%	1%	11%	14%	64%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	25%	4%	3%	23%	45%	100%	20.750
ZKL-IJmond	26%	5%	10%	11%	49%	100%	18.550
totaal MRA	28%	6%	14%	14%	38%	100%	192.200

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	8%	23%	3%	27%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	8%	3%	38%	22%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	7%	17%	11%	39%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	21%	4%	11%	14%	50%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	29%	6%	5%	22%	39%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	6%	12%	12%	42%	100%	21.950
totaal MRA	32%	7%	15%	14%	32%	100%	237.900

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Leesvoorbeeld. Het in te lopen tekort is voor alle scenario's hetzelfde en bedraag 45.700 voor de MRA als geheel. Tussen 1 januari 2024 en 1 januari 2031 komen er ook nog eens 97.050 woningbehoevende huishoudens bij. De totale opgave voor deze periode komt daarmee op 142.750. In de periode 2024-2040 komen er in totaal 192.200 woningbehoevende huishoudens bij. Inclusief het in te lopen tekort brengt dit de totale opgave op 237.900.

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen), scenario "kleiner en betaalbaarder"

			huur		koop	totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	52%	13%	25%	4%	5%	100%	22.600
Almere-Lelystad	47%	7%	7%	27%	12%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	49%	10%	20%	13%	8%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	54%	13%	11%	13%	9%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	47%	16%	14%	16%	7%	100%	3.600
ZKL-IJmond	42%	11%	22%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	36%	5%	19%	6%	34%	100%	35.600
Almere-Lelystad	28%	9%	3%	45%	16%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	18%	9%	14%	17%	42%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	22%	8%	0%	23%	46%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	23%	3%	1%	40%	34%	100%	11.700
ZKL-IJmond	22%	6%	7%	22%	43%	100%	10.250
totaal MRA	27%	7%	11%	22%	34%	100%	97.050

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	9%	22%	5%	23%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	8%	4%	40%	15%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	9%	16%	16%	33%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	32%	10%	4%	20%	34%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	4%	34%	27%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	7%	11%	21%	35%	100%	13.650
totaal MRA	35%	8%	14%	18%	25%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	35%	7%	21%	5%	31%	100%	77.250
Almere-Lelystad	25%	8%	3%	45%	19%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	21%	8%	16%	15%	41%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	9%	4%	9%	28%	50%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	25%	5%	3%	32%	35%	100%	20.750
ZKL-IJmond	25%	6%	9%	19%	41%	100%	18.550
totaal MRA	28%	7%	13%	20%	33%	100%	192.200

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	9%	22%	5%	25%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	8%	4%	42%	18%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	8%	16%	14%	36%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	20%	7%	9%	24%	39%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	5%	30%	31%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	7%	11%	19%	35%	100%	21.950
totaal MRA	32%	8%	15%	18%	28%	100%	237.900

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen), scenario "extra doorstroming"

			huur		koop	totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	52%	13%	25%	4%	5%	100%	22.600
Almere-Lelystad	47%	7%	7%	27%	12%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	49%	10%	20%	13%	8%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	54%	13%	11%	13%	9%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	47%	16%	14%	16%	7%	100%	3.600
ZKL-IJmond	42%	11%	22%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	36%	6%	19%	6%	33%	100%	35.600
Almere-Lelystad	28%	10%	5%	46%	11%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	18%	12%	17%	21%	31%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	22%	15%	2%	40%	22%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	23%	5%	2%	49%	22%	100%	11.700
ZKL-IJmond	22%	8%	8%	33%	30%	100%	10.250
totaal MRA	27%	8%	12%	26%	26%	100%	97.050

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	9%	22%	5%	22%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	9%	6%	41%	11%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	12%	18%	19%	25%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	32%	14%	5%	31%	17%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	7%	5%	41%	18%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	8%	12%	29%	24%	100%	13.650
totaal MRA	35%	9%	15%	21%	20%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	35%	7%	21%	5%	31%	100%	77.250
Almere-Lelystad	25%	9%	4%	46%	16%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	21%	10%	17%	17%	35%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	9%	8%	11%	42%	30%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	25%	5%	4%	38%	28%	100%	20.750
ZKL-IJmond	25%	7%	10%	25%	33%	100%	18.500
totaal MRA	28%	8%	14%	22%	29%	100%	192.200

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	9%	22%	5%	25%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	9%	4%	43%	15%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	10%	17%	16%	31%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	20%	9%	11%	35%	25%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	28%	7%	5%	35%	25%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	7%	12%	24%	29%	100%	21.900
totaal MRA	32%	9%	15%	20%	24%	100%	237.900

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar woningtype (netto toe te voegen), trendscenario

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	85%	6%	9%	1%	100%	22.600
Almere-Lelystad	44%	16%	6%	33%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	68%	11%	8%	13%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	69%	8%	10%	13%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	65%	12%	9%	14%	100%	3.600
ZKL-IJmond	65%	10%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	72%	9%	9%	10%	100%	45.700

additioneel 2024-2031	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	54%	6%	24%	16%	100%	35.600
Almere-Lelystad	19%	20%	11%	50%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	27%	13%	12%	48%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	14%	14%	8%	64%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	19%	8%	14%	59%	100%	11.700
ZKL-IJmond	29%	5%	19%	47%	100%	10.250
totaal MRA	34%	10%	17%	39%	100%	97.050

additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	66%	6%	18%	10%	100%	58.200
Almere-Lelystad	26%	19%	9%	45%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	38%	13%	11%	39%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	33%	12%	8%	47%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	30%	9%	13%	48%	100%	15.300
ZKL-IJmond	38%	6%	19%	37%	100%	13.650
totaal MRA	46%	10%	14%	29%	100%	142.750

additioneel 2024-2040	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	55%	9%	24%	13%	100%	77.250
Almere-Lelystad	17%	19%	10%	54%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	23%	21%	11%	44%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	9%	13%	14%	64%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	19%	14%	12%	55%	100%	20.750
ZKL-IJmond	28%	12%	21%	38%	100%	18.550
totaal MRA	34%	14%	17%	35%	100%	192.200

additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	62%	8%	20%	10%	100%	99.850
Almere-Lelystad	22%	18%	9%	51%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	30%	20%	11%	39%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	24%	12%	13%	51%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	26%	14%	12%	49%	100%	24.350
ZKL-IJmond	34%	12%	21%	33%	100%	21.950
totaal MRA	42%	13%	16%	30%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO,

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar woningtype (netto toe te voegen), scenario "kleiner en betaalbaarder"

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	85%	6%	9%	1%	100%	22.600
Almere-Lelystad	44%	16%	6%	33%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	68%	11%	8%	13%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	69%	8%	10%	13%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	65%	12%	9%	14%	100%	3.600
ZKL-IJmond	65%	10%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	72%	9%	9%	10%	100%	45.700

additioneel 2024-2031	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	56%	5%	28%	12%	100%	35.600
Almere-Lelystad	21%	18%	14%	47%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	30%	11%	16%	43%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	18%	12%	13%	57%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	20%	7%	18%	55%	100%	11.700
ZKL-IJmond	32%	3%	28%	37%	100%	10.250
totaal MRA	36%	9%	21%	34%	100%	97.050

additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	67%	5%	20%	7%	100%	58.200
Almere-Lelystad	28%	17%	12%	43%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	41%	11%	14%	35%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	35%	11%	12%	42%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	30%	8%	16%	45%	100%	15.300
ZKL-IJmond	40%	5%	25%	30%	100%	13.650
totaal MRA	48%	9%	17%	26%	100%	142.750

additioneel 2024-2040	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	56%	8%	27%	9%	100%	77.250
Almere-Lelystad	19%	17%	13%	51%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	26%	19%	16%	40%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	11%	11%	22%	56%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	20%	13%	16%	51%	100%	20.750
ZKL-IJmond	30%	10%	30%	30%	100%	18.500
totaal MRA	36%	12%	22%	31%	100%	192.200

additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	62%	7%	23%	7%	100%	99.850
Almere-Lelystad	23%	17%	12%	48%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	33%	17%	14%	36%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	26%	10%	19%	45%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	27%	13%	15%	45%	100%	24.350
ZKL-IJmond	36%	10%	28%	27%	100%	21.900
totaal MRA	43%	11%	19%	27%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar woningtype (netto toe te voegen), scenario "extra doorstroming"

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	85%	6%	9%	1%	100%	22.600
Almere-Lelystad	44%	16%	6%	33%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	68%	11%	8%	13%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	69%	8%	10%	13%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	65%	12%	9%	14%	100%	3.600
ZKL-IJmond	65%	10%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	72%	9%	9%	10%	100%	45.700

additioneel 2024-2031	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	56%	4%	29%	10%	100%	35.600
Almere-Lelystad	26%	17%	18%	39%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	39%	9%	21%	32%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	31%	8%	24%	38%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	25%	4%	26%	45%	100%	11.700
ZKL-IJmond	37%	0%	39%	24%	100%	10.250
totaal MRA	41%	7%	26%	26%	100%	97.050

additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	68%	5%	21%	7%	100%	58.200
Almere-Lelystad	32%	17%	14%	37%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	47%	9%	17%	27%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	44%	8%	19%	29%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	34%	6%	22%	37%	100%	15.300
ZKL-IJmond	44%	3%	34%	20%	100%	13.650
totaal MRA	51%	8%	20%	21%	100%	142.750

additioneel 2024-2040	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	56%	7%	28%	9%	100%	77.250
Almere-Lelystad	21%	17%	15%	47%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	30%	17%	19%	34%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	19%	9%	30%	42%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	23%	11%	22%	44%	100%	20.750
ZKL-IJmond	33%	8%	37%	22%	100%	18.500
totaal MRA	38%	11%	24%	26%	100%	192.200

additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	63%	7%	23%	7%	100%	99.850
Almere-Lelystad	25%	16%	14%	45%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	37%	16%	17%	30%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	32%	9%	25%	35%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	29%	11%	20%	40%	100%	24.350
ZKL-IJmond	38%	8%	34%	19%	100%	21.900
totaal MRA	45%	11%	21%	23%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, prijssegmenten, trendscenario

	huur			koop			totaal
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	59%	11%	5%	9%	15%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	52%	7%	4%	26%	11%	100%	1.400
West-Friesland	56%	10%	4%	14%	16%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700

	huur			koop			totaal
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	31%	4%	2%	13%	50%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	21%	2%	1%	39%	38%	100%	2.800
West-Frieland	25%	3%	1%	21%	50%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	27%	3%	2%	20%	48%	100%	17.700

	huur			koop			totaal
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	5%	3%	12%	43%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	3%	2%	35%	29%	100%	4.200
West-Frieland	33%	4%	2%	19%	41%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	35%	5%	2%	19%	40%	100%	23.400

	huur			koop			totaal
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	32%	4%	3%	17%	44%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	3%	2%	1%	65%	29%	100%	3.300
West-Friesland	25%	3%	2%	28%	42%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	26%	4%	2%	26%	41%	100%	28.100

	huur			koop			totaal
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	5%	3%	16%	40%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	3%	2%	53%	23%	100%	4.700
West-Friesland	31%	5%	2%	25%	37%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	5%	3%	25%	37%	100%	33.800

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, prijssegmenten, scenario "kleiner en betaalbaarder"

in te lopen tekort	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	59%	11%	5%	9%	15%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	52%	7%	4%	26%	11%	100%	1.400
West-Friesland	56%	10%	4%	14%	16%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700

additioneel 2024-2031	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	31%	4%	2%	19%	44%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	20%	3%	1%	54%	21%	100%	2.800
West-Frieland	24%	3%	1%	29%	42%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	27%	4%	2%	28%	40%	100%	17.700

additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	37%	5%	2%	17%	38%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	4%	2%	45%	18%	100%	4.200
West-Frieland	33%	5%	2%	25%	35%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	34%	5%	2%	25%	34%	100%	23.400

additioneel 2024-2040	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	32%	4%	3%	17%	44%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	3%	2%	1%	65%	29%	100%	3.300
West-Friesland	25%	3%	2%	28%	42%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	26%	4%	2%	26%	41%	100%	28.100

additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	35%	5%	3%	16%	40%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	3%	2%	53%	23%	100%	4.700
West-Friesland	31%	5%	2%	25%	37%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	5%	3%	25%	37%	100%	33.800

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, prijssegmenten, scenario "extra doorstroming"

			huur		koop		totaal
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	59%	11%	5%	9%	15%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	52%	7%	4%	26%	11%	100%	1.400
West-Friesland	56%	10%	4%	14%	16%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700

			huur		koop		totaal
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	31%	9%	4%	29%	26%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	20%	8%	4%	75%	-7%	100%	2.800
West-Frieland	24%	9%	4%	38%	25%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	27%	9%	4%	39%	21%	100%	17.700

			huur		koop		totaal
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	10%	4%	25%	24%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	8%	4%	59%	-1%	100%	4.200
West-Frieland	33%	9%	4%	32%	23%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	34%	9%	4%	33%	19%	100%	23.400

			huur		koop		totaal
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	32%	7%	4%	24%	32%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	3%	6%	3%	83%	4%	100%	3.300
West-Friesland	25%	7%	3%	34%	31%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	26%	7%	4%	34%	28%	100%	28.100

			huur		koop		totaal
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	8%	4%	22%	30%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	6%	3%	66%	6%	100%	4.700
West-Friesland	31%	7%	4%	30%	28%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	7%	4%	31%	26%	100%	33.800

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, woningtypen, trendscenario

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	59%	17%	5%	19%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	39%	23%	8%	29%	100%	1.400
West-Friesland	48%	22%	5%	25%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	50%	20%	6%	24%	100%	5.700
additioneel 2024-2031	**huur app.**	**huur eengez. *)**	**koop app.**	**koop eengez. *)**		**totaal**
Regio Alkmaar	27%	10%	20%	43%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	19%	5%	15%	61%	100%	2.800
West-Frieland	19%	10%	13%	59%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	23%	9%	17%	51%	100%	17.700
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	**huur app.**	**huur eengez. *)**	**koop app.**	**koop eengez. *)**		**totaal**
Regio Alkmaar	33%	11%	17%	38%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	26%	11%	13%	51%	100%	4.200
West-Frieland	27%	13%	11%	49%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	29%	12%	14%	44%	100%	23.400
additioneel 2024-2040	**huur app.**	**huur eengez. *)**	**koop app.**	**koop eengez. *)**		**totaal**
Regio Alkmaar	24%	15%	22%	40%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	5%	1%	22%	72%	100%	3.300
West-Friesland	16%	15%	15%	55%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	19%	13%	19%	48%	100%	28.100
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	**huur app.**	**huur eengez. *)**	**koop app.**	**koop eengez. *)**		**totaal**
Regio Alkmaar	28%	15%	20%	37%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	15%	8%	18%	60%	100%	4.700
West-Friesland	22%	16%	13%	49%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	24%	14%	17%	44%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, woningtypen, scenario "kleiner en betaalbaarder"

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	59%	17%	5%	19%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	39%	23%	8%	29%	100%	1.400
West-Friesland	48%	22%	5%	25%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	50%	20%	6%	24%	100%	5.700
	huur		koop		totaal	
additioneel 2024-2031	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	28%	9%	26%	37%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	20%	5%	23%	52%	100%	2.800
West-Frieland	20%	9%	18%	53%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	24%	8%	23%	44%	100%	17.700
additioneel 2024-2031	huur		koop		totaal	
+ in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	34%	11%	22%	34%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	26%	11%	18%	44%	100%	4.200
West-Frieland	28%	12%	15%	45%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	30%	11%	19%	39%	100%	23.400
	huur		koop		totaal	
additioneel 2024-2040	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	25%	14%	28%	34%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	7%	0%	32%	61%	100%	3.300
West-Friesland	17%	13%	20%	49%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	20%	12%	26%	42%	100%	28.100
additioneel 2024-2040	huur		koop		totaal	
+ in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	29%	14%	25%	32%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	16%	7%	25%	52%	100%	4.700
West-Friesland	23%	15%	17%	45%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	25%	13%	22%	39%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, woningtypen, scenario "extra doorstroming"

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	59%	17%	5%	19%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	39%	23%	8%	29%	100%	1.400
West-Friesland	48%	22%	5%	25%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	50%	20%	6%	24%	100%	5.700
additioneel 2024-2031	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	38%	7%	42%	13%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	33%	0%	42%	26%	100%	2.800
West-Frieland	30%	6%	35%	29%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	34%	6%	40%	20%	100%	17.700
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	42%	9%	35%	14%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	35%	8%	31%	27%	100%	4.200
West-Frieland	35%	11%	27%	28%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	38%	9%	32%	21%	100%	23.400
additioneel 2024-2040	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	31%	13%	38%	18%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	17%	-4%	50%	37%	100%	3.300
West-Friesland	23%	12%	31%	33%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	27%	10%	37%	25%	100%	28.100
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	34%	13%	34%	18%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	24%	4%	38%	35%	100%	4.700
West-Friesland	28%	14%	27%	32%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	12%	32%	25%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO

Geplande opleveringen, 2024 t/m 2030, prijsklassen

	huur			koop		onbekend	totaal
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	27.250	22.500	2.750	9.100	11.500	2.400	75.500
Almere-Lelystad	6.800	3.200	750	2.550	4.600	1.800	19.650
Amstelland-Meerlanden	8.200	4.100	4.600	3.450	8.100	2.250	30.700
Gooi en Vechtstreek	2.650	1.150	500	550	2.050	1.750	8.600
Zaanstreek-Waterland	6.400	2.250	1.700	1.500	2.700	6.550	21.100
Zuid-Kennemerland / IJmond	7.000	2.450	3.100	3.600	2.050	1.550	19.750
Totaal MRA	58.250	35.600	13.400	20.750	31.000	16.300	175.300
Kop van Noord-Holland	2.550	600	200	2.150	2.150	1.650	9.250
Regio Alkmaar	2.350	1.100	150	3.250	4.200	8.300	19.350
West-Friesland	3.000	750	200	3.100	2.850	2.100	12.000
Totaal Noord-Holland Noord	7.900	2.400	500	8.500	9.200	12.100	40.600

Bron: Monitor Plancapaciteit, prijspeil 2024

Geplande opleveringen, 2031 t/m 2040, prijsklassen

	huur			koop		onbekend	totaal
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	9.600	8.350	100	3.200	4.200	1.250	26.750
Almere-Lelystad	4.450	1.500	1.100	3.850	3.900	20.250	35.050
Amstelland-Meerlanden	4.950	1.900	2.300	2.400	5.100	1.000	17.700
Gooi en Vechtstreek	-	-	-	-	-	-	-
Zaanstreek-Waterland	1.850	350	100	250	450	11.400	14.450
Zuid-Kennemerland / IJmond	3.000	700	800	3.450	1.950	1.250	11.150
Totaal MRA	23.900	12.750	4.450	13.150	15.650	35.200	105.050
Kop van Noord-Holland	650	250	100	650	600	850	3.100
Regio Alkmaar	50	-	-	100	100	8.850	9.100
West-Friesland	900	100	50	1.200	950	2.250	5.400
Totaal Noord-Holland Noord	1.600	300	150	1.950	1.650	11.950	17.600

Bron: Monitor Plancapaciteit, prijspeil 2024

Geplande opleveringen, 2024 t/m 2030, woningtype

	eengezins	appartement	onbekend	totaal
Almere-Lelystad	4.950	11.500	3.200	19.650
Amstelland-Meerlanden	5.100	22.550	3.000	30.700
Amsterdam	-	75.500	-	75.500
Gooi en Vechtstreek	1.000	4.800	2.800	8.600
Zaanstreek-Waterland	3.750	13.150	4.200	21.100
Zuid-Kennemerland / IJmond	1.200	7.050	11.500	19.750
Totaal MRA	16.050	134.500	24.750	175.300
Kop van Noord-Holland	4.650	2.800	1.850	9.250
Regio Alkmaar	3.900	7.600	7.850	19.350
West-Friesland	3.950	5.550	2.550	12.000
Totaal Noord-Holland Noord	12.450	15.950	12.200	40.600

Bron: Monitor Plancapaciteit

Geplande opleveringen, 2031 t/m 2040, woningtype

	eengezins	appartement	onbekend	totaal
Almere-Lelystad	3.350	3.200	28.500	35.050
Amstelland-Meerlanden	3.900	11.300	2.500	17.700
Amsterdam	-	26.750	-	26.750
Gooi en Vechtstreek	-	-	-	-
Zaanstreek-Waterland	600	2.900	10.900	14.450
Zuid-Kennemerland / IJmond	700	5.050	5.400	11.150
Totaal MRA	8.550	49.200	47.300	105.050
Kop van Noord-Holland	1.350	700	1.000	3.100
Regio Alkmaar	150	-	8.950	9.100
West-Friesland	1.750	2.300	1.400	5.400
Totaal Noord-Holland Noord	3.250	3.000	11.350	17.600

Bron: Monitor Plancapaciteit



Inspraak : Statencommissie Ruimte
Datum : 12 mei 2025
Onderwerp : Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam (agendapunt 7b)
Van : Stichting Behoud Waterland
info@stichtingbehoudwaterland.nl

Geachte voorzitter en commissieleden,

U bespreekt vanavond het voornemen van GS tot ontheffingverlening van de instructieregels voor Beschermd Landschap voor het Project Lange Weeren. Zo'n ontheffing kan alleen als de Gemeente door die instructieregels onevenredig wordt belemmerd om te zorgen voor voldoende geschikte woningbouw. Die belemmering is er niet.

Het Project is zeer grootschalig. Het gaat om de bouw van 1.160 woningen, waarvan een derde grote woningen tegen marktprijzen; 70% eengezinswoningen en 30% appartementen.

De vraag naar woningen neemt slechts toe met 850 extra woningen tot 2050. Het inwonertal van Edam-Volendam daalt met maar liefst 700 tot 2050. Cijfers liegen niet; ik heb ze niet uit mijn duim gezogen. Ze komen uit het RIGO-rapport en de provinciale bevolkingsprognose. Er is dus geen enkele noodzaak om 1.160 extra woningen te bouwen. Het project is niet opgenomen in Woondeal MRA van 2023.

De woningvoorraad in Edam-Volendam bestaat op dit moment voor 70% uit grote woningen. De verwachting is dat er jaarlijks gemiddeld 250 woningen vrij komen door overlijden of opname in zorginstellingen van senioren. Dit zijn vaak grote woningen. Verder zouden sneller meer grote woningen kunnen vrijkomen als senioren kunnen doorstromen naar een levensloopbestendige woning. Het aantal gezinnen met kinderen daalt met 245 en rond 40% van de huishoudens bestaat uit alleenstaanden. Wederom zijn dit geen verzonnen cijfers, maar cijfers waarmee u in uw besluitvorming rekening zou moeten houden. Op grond van deze cijfers is de conclusie dat het een slecht idee is nog meer grote woningen te bouwen, zoals in het project is voorzien.

Het project is ongeschikt voor senioren. Senioren willen niet alleen kleiner wonen, maar met name ook dicht bij hun vertrouwde omgeving en waar voorzieningen zoals de kerk en de haven zijn. Ze willen niet in een nieuwbouwwijk aan de rand van Volendam wonen.

In onze brief hebben wij toegelicht dat er voldoende andere bouwplannen zijn om in de woningbehoefte te kunnen voorzien (713 in Monitor Plancapaciteit; woningbehoefte is 600 tot 2040). Bovendien staan op dit moment 600 woningen leeg in de gemeente. Voor de regio hoeft verder niet te worden gebouwd.

Kortom, de gemeente kan haar taken ook uitvoeren als het project niet wordt gerealiseerd

Aan : Statencommissie Ruimte
Betr. : 12 mei 2025 agendapunt 7b – Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam
Van : Vereniging Oud Edam, Leontien Rosier

Als Vereniging Oud Edam maken wij ons sterk voor ons beschermde stadsgezicht én voor de groene landelijke omgeving, die nauw verweven is met de geschiedenis van de stad.

Met een aantal organisaties hebben wij u een brief gestuurd met daarin argumenten over woonbehoefte, waterberging, natuurwaarde en dergelijke. De brief spreekt voor zich.
De Lange Weeren is beschermd. Tenzij de gemeente in haar taken wordt belemmerd. Maar, zo betogen wij in de brief, dat is hier niet het geval.

Ik wil het met u hebben over het historische belang van dit gebied.
Veenweidegebieden zoals De Lange Weeren zijn oeroude agrarische cultuurlandschappen. Boerenland. Een verkavelingspatroon van soms wel 1000 jaar oud, met stroken, waar mensen neerstreken, en dorpen en steden ontstonden. Heel kenmerkend is de openheid met lange zichtlijnen. Als je naar Edam rijdt, zie je de stad van verre al liggen.

“Het Nederlandse landschap is een van de meest waardevolle cultuurschatten van ons land”[1] las ik op de site van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. En dat is niet voor niks. Het landschap, in dit geval het veenweidelandschap, vertelt de geschiedenis van onze streek, stad of dorp. En voor velen: van onze identiteit.

We hebben in onze provincie met zijn allen afgesproken dat we dit heel belangrijk vinden: dat we dit authentieke veenweidegebied als Beschermd Landschap moeten vrijwaren van verstedelijking. Vanwege de afleesbaarheid van de geschiedenis en de groene, open structuur die heel belangrijk is voor die grote groene schil rond Amsterdam.

Dat moet je dus niet zomaar prijsgeven. Onze Provincie omschrijft het verkavelingspatroon als “cultuurhistorisch van grote waarde”; een kernkwaliteit die “onvervangbaar” is. [2] Als je aan dat landschap tornt, is dat “een aantasting van deze kernkwaliteit”. En dat is wat hier speel

Met het project De Lange Weeren verdwijnt het authentieke waardevolle boerenland.
De in het plan voorgestelde natuurcompensatie kan dat nooit vervangen.

Het openhouden is ook van belang voor het aanzicht op de stad Edam, lezen we in het Bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht, maar de stad dreigt ingesloten te worden door verstedelijking.

Ik vraag u met klem om geen ontheffing te verlenen voor De Lange Weeren en dit gebied als Beschermd Landschap te blijven aanmerken. Gevrijwaard van verstedelijking.

Waarom? Ik citeer het Planbureau voor de Leefomgeving[3] : “Om te voorkomen dat we over tien, twintig jaar om ons heen kijken en beseffen dat we dit zo niet hebben gewild”.

---

[1] https://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/nieuws/2025/03/26/boekpresentatie-landschappen-van-nederland
[2] 293814 PNH_Kernkwaliteit landschap_20200318- te vinden op de eigen website: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Beschermd_landschap/Bijzonder_Provinciaal_Landschap_per_regio/Zaanstreek_Waterland
[3] https://www.pbl.nl/publicaties/zorg-voor-landschap

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18180
Extern Zaak ID	2392626
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	7.c
Titel	[SCHUIFT DOOR NAAR JUNI] Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**
Commissie Ruimte	16 juni 2025

Toelichting

Om meer ruimtelijke mogelijkheden te bieden bij bedrijfsbeëindigingen in het landelijk gebied moeten de huidige regels van de Omgevingsverordening worden aangepast. Met dit voorstel komen meer percelen in aanmerking voor de realisatie van enkele woningen in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de omgevingskwaliteit van het landelijk gebied verbeterd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

S. Traudes-Noorlander

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235145187

noorlanders@noord-holland.nl

Verzenddatum

15 APR. 2025

Kenmerk

2392626/2392635

Uw kenmerk

Betreft: Vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 12 mei 2025 te plaatsen.

Wat is de reden?

Vooruitlopend op de behandeling van de wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 die naar verwachting in juni 2025 wordt geagendeerd voor bespreking in de commissie, willen wij nu alvast het onderdeel 'transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied' onder uw aandacht brengen.

Wat vragen wij aan de commissie?

De wijziging van de Omgevingsverordening volgt vanuit de formele stappen volgende maand in de commissie. Op dit moment vragen wij de commissie om vooruitlopend hierop te reflecteren op het wijzigingsvoorstel voor 'transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied'.

Om welk GS-besluit gaat het?

Het gaat om het besluit van 8 april 2025, waarmee GS hebben ingestemd met het voorstel om meer ruimtelijke mogelijkheden te bieden bij bedrijfsbeëindigingen in het landelijk gebied. Hiervoor moeten de huidige regels van de Omgevingsverordening worden aangepast.

Met dit voorstel komen meer percelen in aanmerking de realisatie van enkele woningen in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de omgevingskwaliteit van het landelijk gebied verbeterd.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in een commissie of PS.

Tijdens eerdere vergaderingen van de commissie Ruimte is gevraagd naar een wijziging van de regels voor voormalige agrarische bedrijfsbebouwing. Er is nu teruggekeken en verkend hoe de regeling effectiever kan zijn met betrekking tot de sloop en transformatie van voormalige bedrijfsbebouwing in ruil voor de realisatie van één of meer woningen. Het gaat zowel om agrarische als niet-agrarische bedrijfsbebouwing.

In 2022 is een motie aangenomen (M53-2022) die vraagt om pilots gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen. Op dit moment zijn kleinschalige vormen van 'bijzondere huisvesting' mogelijk op percelen met vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing, waarbij dit binnen de bestaande bedrijfsbebouwing moet worden gerealiseerd. We zijn voornemens om de motie uit te voeren en met een pilot ervaring op te doen voor huisvesting van bijzondere doelgroepen. Hierover zullen wij u apart informeren.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Door niet langer vast te houden aan de sloopeis van minimaal 1.000m2 bedrijfsbebouwing, komen meer percelen in aanmerking om onder voorwaarden maximaal drie woningen te realiseren in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Het kan gaan om bedrijfsbebouwing op voormalige agrarische percelen of op percelen met een stedelijke functie in het landelijk gebied. Het doel is en blijft een substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit in de eindsituatie.

Uit gesprekken die we met gemeenten hebben gevoerd, blijkt dat zij meer houvast willen over hoe zij hier invulling aan kunnen geven. We werken de komende maanden uit hoe de gemeenten kunnen beoordelen of daadwerkelijk een substantiële verbetering plaatsvindt. Omdat Noord-Holland uit veel verschillende gebieden bestaat, nemen we meer tijd om dit voor te bereiden en met gemeenten af te stemmen. Om deze uitwerking te verankeren in de Omgevingsverordening stellen we u voor om een 'haakje' hiervoor op te nemen in de regels van de Omgevingsverordening door de mogelijkheid om GS nadere regels te laten stellen. Met deze nadere regels borgen we dat initiatieven in overeenstemming zijn met onze Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en dat gemeenten voldoende handvatten hebben om invulling te geven aan de substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit.

We streven ernaar om u over de inhoud van deze nadere regels te informeren voor het vaststellen van de wijzigingen van de Omgevingsverordening (eind 2025).

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

Niet van toepassing.

Met wie is dit (extern) afgestemd?

Externe afstemming met acht gemeentelijke organisaties (die samen twaalf gemeenten vertegenwoordigen), LTO en Landschap Noord-Holland.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Nee. Er heeft geen (burger)participatie plaatsgevonden.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Er is nog niet over gecommuniceerd. De wijzigingen worden opgenomen in de jaarlijkse wijzigingsronde van de Omgevingsverordening. De voorgenomen wijzigingen worden daarbij gedurende een periode ter inzage gelegd. Hier wordt actief over gecommuniceerd.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Nee, er komt geen evaluatie.

Is er een link met Europa?

Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?

Dit onderwerp wordt onderdeel van de procedure wijziging Omgevingsverordening. Gezamenlijk met de andere wijzigingen wordt dit binnenkort aan u voorgelegd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

4 bijlage(n)

Notitie vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied met bijlagen 1a, 1b en 1c.

Datum: 25 maart 2025
Registratienummer: 2392626/2392630

Notitie transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied

Voorstel en onderbouwing voor het aanpassen van de instructieregels OV NH2022 over vrijkomende bedrijfsbebouwing in het landelijk gebied van Noord-Holland

Inhoud

1. Inleiding....2
2. Huidige en voormalige regelingen....3
   2.1 Huidige ('oude') regeling OVNH2022....3
   2.2 Ruimte voor ruimte....3
3. Voorstel voor aanpassingen in de Omgevingsverordening NH2022....3
   3.1 Uitgangspunten bij de aanpassing....3
   3.2 Vertaling naar nieuwe regels....4
4. Onderbouwing....5
   4.1 Casuïstiek....5
   4.2 Gesprekken met gemeenten en andere organisaties....5
   4.3 Vrijkomende bebouwing in andere provincies....7
   4.4 Statistieken....7
5. Risico's....9
   5.1 Hinder omliggende (agrarische) bedrijven....9
   5.2 Verdrukking van economische ontwikkelingen in het landelijk gebied....10
   5.3 Verrommeling door enkele grote woningen met bijgebouwen....10
6. Participatie....10

Bijlagen:

Bijlage 1 Concept-tekst wijzigingsvoorstel voor de aanpassing van de instructieregels 6.18b (Transformatie stedelijke functies naar wonen in Landelijk gebied) en 6.19a (Voormalige agrarische bouwpercelen) uit de Omgevingsverordening NH2022.

Bijlage 2 Stroomschema wijzigingsvoorstel op hoofdlijnen

Bijlage 3 Data-analyse

1. Inleiding

GS willen meer ruimtelijke mogelijkheden bieden bij bedrijfsbeëindigingen in het landelijk gebied. Hiervoor moeten de huidige regels van de Omgevingsverordening worden aangepast.

In het coalitieakkoord is daarover het volgende opgenomen:

Functie-wijziging (agrarisch) bouwperceel	De provincie biedt samen met gemeenten ondersteuning aan agrarische en niet-agrarische bedrijven in het landelijk gebied, die hun bouwpercelen willen transformeren naar 1 tot 3 woningen, als dit een positieve bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied. Het aantal woningen hangt af van de te slopen bebouwde oppervlakte. We kijken opnieuw naar de huidige regelgeving en verkennen of en zo ja, hoe meer ruimte geboden kan worden aan de functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen.

Aanleiding
De huidige versie van de Omgevingsverordening NH2022 (hierna: OVNH2022) maakt het mogelijk om reguliere woningen te realiseren bij de sloop van bedrijfsbebouwing. Hiervoor geldt in de huidige regels een sloopeis van minimaal 1.000 m2 en een reeks andere voorwaarden. In de praktijk zien we dat op percelen waar minder bebouwing aanwezig is, sloop en een vervangende woning ook wenselijk kunnen zijn.

Scope
Dit voorstel heeft betrekking op de vrijkomende (agrarische) bedrijfsbebouwing in het Landelijk Gebied van Noord-Holland, met uitzondering van glastuinbouwconcentratiegebied. Hiermee blijft de scope van het voorstel gelijk aan de regeling zoals eerder opgenomen in artikel 6.18b en 6.19a van de OVNH2022. Een vergelijkbare regeling stond ook in de voorganger van de OVNH2022. Het gaat om vrijkomende bedrijfsbebouwing *buiten* kernen en dorpslinten (artikel 6.18a van de OVNH2022).

Het beleid van de provincie is dat woningbouw zoveel mogelijk geconcentreerd wordt in of aan kernen en dorpslinten. Deze woningen dragen bij aan de leefbaarheid, vitaliteit en het behoud van het voorzieningenniveau. Dit is vertaald in de regels voor woningbouwontwikkeling in de OVNH2022. In of aan kernen en dorpslinten mag in landelijk gebied woningbouw plaatsvinden. Als dit in Beschermd Landschap ligt, dan geldt er een maximum van 25 woningen. Daarbuiten is er geen maximum aantal woningen opgenomen. Deze mogelijkheid geldt ook voor de transformatie van bedrijfsbebouwing met of zonder bedrijfswoning.

In afwijking van de regels voor woningbouwontwikkeling kunnen op bedrijfspercelen buiten kernen en dorpslinten toch maximaal drie woningen gerealiseerd worden. Over deze percelen gaat deze notitie.

Doel
We streven naar een aanpassing van de regels, zodat meer percelen in aanmerking komen voor de realisatie van enkele woningen in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de omgevingskwaliteit van het landelijk gebied verbeterd. Dit voorstel gaat primair over het verbeteren van de omgevingskwaliteit van het Noord-Hollandse landschap. Verder hebben we oog voor het effect van verrommeling en leegstand op ondermijnende criminaliteit. Het doel is dat de

voorgestelde aanpassing meer stoppende bedrijven de ruimte biedt om leegstaande bedrijfsbebouwing op te ruimen.

2. Huidige en voormalige regelingen

2.1 Huidige ('oude') regeling OVNH2022

Bij bedrijfsbeëindiging mag de bedrijfswoning worden omgezet naar een reguliere woning, hiervoor moet alle overige bedrijfsbebouwing worden gesloopt. Dit is de eerste woning. Als er minimaal 1.000 m2 wordt gesloopt, mag er één extra woning worden gebouwd. Dit is de tweede woning. Onder voorwaarden van verbetering van de omgevingskwaliteit kan op een voormalig agrarisch perceel nog één extra woning worden gebouwd, dit is de derde woning. Op een voormalig bedrijfsperceel zonder agrarische functie kan deze derde woning niet worden gebouwd.
Er zijn in de huidige regeling ook mogelijkheden voor functieverandering van voormalige agrarische bebouwing opgenomen. Bij zowel functieverandering als de transformatie naar wonen, mag de nieuwe functie de omliggende agrarische bedrijven niet beperken.

2.2 Ruimte voor ruimte

In het verleden (2010-2020) waren er twee regelingen waar stoppende agrariërs gebruik van konden maken: de Ruimte voor Ruimte regeling en de VAB-regeling. Bij Ruimte voor Ruimte werd onder voorwaarden toegestaan dat er woningen konden worden gebouwd in ruil voor de sloop van de agrarische bebouwing. Doel hierbij was het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit door de sloop van storende bebouwing. Naast de ruimtelijke kwaliteit was er ook een kostencomponent. De winstregeling bepaalde dat er maximaal 5% winst mocht worden gemaakt. Er konden dus enkele duurdere of meerdere goedkopere woningen worden gebouwd. Uit de evaluatie van de regeling bleek dat in de praktijk het doel van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit vaak niet werd behaald en het vooral leek te gaan om het bouwen van veel woningen op de vrijgekomen kavel. Door initiatiefnemers en gemeenten werden onderdelen van de regeling als subjectief ervaren en er was ook altijd veel discussie over de winstregeling. De regeling was ooit opgezet om meer landschappelijke kwaliteit te krijgen door storende bebouwing op te ruimen, maar bleek in praktijk toch niet zo te werken. Hierdoor konden midden in landelijk gebied kleine woongemeenschappen ontstaan. Dat is niet de bedoeling en past ook niet bij ons beleid om verstedelijking zo veel mogelijk te concentreren en het landschap open te houden.

3. Voorstel voor aanpassingen in de Omgevingsverordening NH2022

3.1 Uitgangspunten bij de aanpassing

De aanpassing is gericht op de instructieregels 6.18b (Transformatie stedelijke functies naar wonen in Landelijk gebied) en 6.19a (Voormalige agrarische bouwpercelen) uit de Omgevingsverordening NH2022.
Op basis van de bij ons bekende casuïstiek, gesprekken met gemeenten, LTO en Landschap NH en het kwantitatief onderzoek komen wij tot de volgende uitgangspunten voor aanpassing van de regels 6.18b en 6.19a.

1. Meer percelen in aanmerking laten komen voor sloop van bedrijfsbebouwing in ruil voor enkele woningen door de verplichte sloop van minimaal 1000m2 voor maximaal twee woningen los te laten;

2. Geen onderscheid in regels voor vervangende woningbouw op vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing en vrijkomende overige bedrijfsbebouwing bij transformatie naar wonen in het landelijk gebied;
3. Omgevingskwaliteit van het landelijk gebied is leidend;
4. Met het opnemen van de mogelijkheid voor het stellen van nadere regels door GS, kan, indien nodig, nadere invulling worden gegeven aan de voorwaarden die gelden voor het realiseren van burgerwoningen. Gemeenten hebben aangegeven graag meer houvast te willen voor de invulling van bijvoorbeeld het criterium 'verbetering van de omgevingskwaliteit'. Voor een nadere uitwerking van de voorwaarden, die algemeen moeten kunnen worden toegepast, is er meer tijd nodig. Er wordt gestreefd om deze aanvullende regels gereed te hebben voor de vaststelling van de Omgevingsverordening (Commissie Ruimte van 17 november 2025);
5. Realiseren van meer openheid in het landelijk gebied;
6. Geen verplichting van sloop van alle bedrijfsbebouwing als deze karakteristiek of beeldbepalend is. Bebouwing moet wel een functie krijgen passend bij de bestemming wonen;
7. Niet beeldbepalende bebouwing kan blijven staan als dit past binnen de ruimte voor vergunningsvrije bebouwing bij de woning (aan-, uit- of bijgebouw) en wordt herbestemd ten behoeve van de woonbestemming;
8. Uitgangspunt blijft dat op vrijkomende agrarische bouwpercelen maximaal drie woningen gerealiseerd mogen worden;
9. Het maximaal aantal woningen bij vrijkomende bebouwing met een stedelijke functie wordt verhoogd naar drie woningen;

<u>Onveranderde regels</u>
De volgende onderdelen van de huidige regels uit artikelen 6.18b en 6.19a van de OVNH2022 blijven bij de voorgestelde aanpassing onveranderd:
1. Er moet minstens één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig zijn;
2. Het bedrijf moet volledig worden beëindigd;
3. De woonfunctie mag de omringende agrarische bedrijvigheid niet hinderen;
4. In totaal niet meer dan drie woningen;
5. De overige bedrijfsbebouwing op het erf moet rechtmatig aanwezig zijn;
6. De regel voor het vereveningsfonds blijft in stand[1];

3.2 Vertaling naar nieuwe regels
Bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald in een nieuwe concept regel (zie bijlage 1). We laten in eerste instantie de oppervlaktemaat van 1.000m2 los. Er mag in maximaal twee woningen worden voorzien onder de volgende voorwaarden:
a. op de locatie is ten minste één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig;
b. er is sprake van volledige beëindiging van het (agrarisch) bedrijf; en
c. de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie, met uitzondering van de bebouwing die past binnen de regels van vergunningsvrij bouwen, wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan wordt onmogelijk gemaakt.

[1] Het vereveningsfonds is een bestaande afwijkingsmogelijkheid uit artikel 6.19a, die op dit moment wordt benut door 1 gemeente in Noord-Holland. Inhoudelijke toelichting op het vereveningsfonds staat in paragraaf 4.2

(hiermee wordt geregeld dat bestaande schuren eventueel gebruikt kunnen worden als aan-, uit- of bijgebouw)

d. na herinrichting van het perceel is en blijft een substantieel deel van het perceel bebouwingsvrij;
   (het doel is om uiteindelijk een bijdrage te doen aan landschap en openheid)
e. na herinrichting van het perceel is en blijft een substantieel deel van het perceel vrij van verharding;
f. de herinrichting van het perceel leidt tot een substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit op de betreffende locatie, en;
   (Voorbeelden van een substantiële verbetering werken we verder uit. Hiervoor wordt in de omgevingsverordening opgenomen een artikellid opgenomen zodat GS nadere regels kunnen opstellen)
g. de woonactiviteit beperkt de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende agrarische bedrijven niet.
h. Er kan in een **derde woning** worden voorzien als de te slopen bebouwing meer dan 1.000 m2 bedraagt.

Het voorstel tot wijziging van de OVNH2022 is opgenomen in bijlage 1A. De nieuwe regels zijn schematisch op hoofdlijnen weergegeven in een stroomschema. Het stroomschema is opgenomen in bijlage 1B.

4. Onderbouwing

De onderbouwing van het voorstel voor aanpassing van de regels baseren we op casuïstiek, gesprekken met stakeholders, analyse van andere provinciale verordeningen en kwantitatief onderzoek. Het bestaande beleid voor wonen, landschap, en landbouw wordt ook meegenomen.

4.1 Casuïstiek

Meestal worden plannen die strijdig zijn met onze Omgevingsverordening niet aan ons voorgelegd. Bij casussen waarbij de gemeente een kans ziet voor de verbetering van de omgevingskwaliteit door de sloop van vrijkomende bedrijfsbebouwing zijn er wel gesprekken tussen de provincie en de gemeente. De vraag van de gemeente gaat dan om het maken van een uitzondering of om gezamenlijk te zoeken naar een oplossing.

Omdat de verordening duidelijk is over de minimale sloopnorm mag alleen de bedrijfswoning van vrijkomende (agrarische) bedrijven worden omgezet naar reguliere woning na sloop van alle overige bebouwing. De rode draad hier is de grens van 1000m2 sloop om een tweede woning mogelijk te maken bij bedrijfsbeëindiging en vragen over het verbeteren van omgevingskwaliteit.

4.2 Gesprekken met gemeenten en andere organisaties

Er is ambtelijk met acht Noord-Hollandse gemeenten gesproken over de huidige regeling en mogelijke aanpassingen aan de regeling. Het beeld dat naar voren komt is dat gemeenten vrijwel allemaal aangeven dat een verruiming van de voorwaarde van 1.000m2 sloop gunstig is bij de transformatie van bedrijfspercelen in het landelijk gebied naar een woonfunctie. Veel initiatieven die niet passen binnen onze

regeling, worden niet ingediend bij gemeenten. Het kost immers geld om een aanvraag in te dienen. Wanneer op voorhand duidelijk is dat een initiatief niet in overeenstemming is met de provinciale regeling, wordt de aanvraag niet ingediend.

Gemeenten geven aan dat de voorwaarde ‘substantieel bijdragen aan de omgevingskwaliteit’ lastig in te vullen is. Het is geen objectief voorschrift waaraan getoetst moet worden. Hierdoor ontstaat er mogelijk discussie over wat de inspanning moet zijn.

Gemeente Uithoorn werkt met een vereveningsfonds. Indien ruimtelijke plannen worden gerealiseerd met toepassing van een (inter)gemeentelijk vereveningsfonds is afwijking van het aantal burgerwoningen of te slopen oppervlakte mogelijk. Het vereveningsfonds is een financieel fonds onder het beheer van de gemeente(n). Het fonds kan door één of door meerdere gemeenten worden opgezet en beheerd. Een dergelijk fonds maakt het mogelijk om locaties te verevenen: indien de bouw van enkele woningen op de saneringslocatie ruimtelijk ongewenst of onvoldoende mogelijk is en er een negatief exploitatieresultaat is, dan kan er toch worden gesaneerd. Het tekort op de exploitatie wordt door de gemeente uit het vereveningsfonds aan de initiatiefnemer vergoed. Is er op een andere locatie vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt wel ruimte om enkele woningen te realiseren en levert dit een plus op de exploitatie opzet op, dan moet de initiatiefnemer het overschot storten in het gemeentelijk fonds. De mogelijkheid voor dit fonds zal niet worden gewijzigd.

Er is gevraagd om een regeling op te nemen voor het opruimen van verspreid glas in ruil voor recreatieve functies in plaats van wonen. Het opruimen kan op veel plekken een impuls geven voor de ruimtelijke kwaliteit. Gemeente Aalsmeer heeft dit ook ingediend als verzoek voor deze wijzigingsronde. Dit wordt in een apart voorstel verder uitgewerkt en valt buiten de scope van deze opdracht.

Verspreid glas is uitgezonderd van de regeling die nieuwe functies mogelijk maakt, maar niet van de regeling die voorziet in sloop in ruil voor maximaal drie woningen.

Wat ook naar voren kwam in een gesprek, is de verplichte sloop van *alle* bedrijfsbebouwing. Er kan sprake zijn van beeldbepalende schuren waar een woning in gerealiseerd kan worden, of bestaande bebouwing die ingezet kan worden als aan-, uit of bijgebouw bij de woning(en).

Op dit moment is er landelijk aandacht voor afstand tussen woningen en percelen waar gebruik wordt gemaakt van gewasbeschermingsmiddelen. Er wordt nu nog gewerkt met een spuitzone van 50 m tot woningen. Er wordt nu wetenschappelijk onderzoek gedaan naar deze afstand. Op basis daarvan kan mogelijk een nieuwe afstand worden vastgelegd in landelijke regelgeving. Uitgangspunt is en blijft dan nieuwe woningbouw het agrarisch gebruik niet mag hinderen. De buffer van 50 m moet indien van toepassing, op het perceel van de woning worden gerealiseerd.

Er is ook aandacht gevraagd voor de landschappelijke kwaliteit in de eindsituatie. Hier werd een risico bij benoemd. Nieuwe woningen moeten passend zijn in het landschap. Het totaal aan bebouwing zou moeten verminderen. Wanneer er naast

het realiseren van drie grote villa's, waarbij ook nog vergunningsvrij bebouwing kan worden geplaatst van maximaal 150 m2, bestaat juist het risico op verrommeling van het landschap. In dit verband werd zowel door enkele gesprekspartners gevraagd om juist maximaal twee woningen toe te staan (het omzetten van de bedrijfswoning en één nieuwe woning), of een maximum vierkante meters of kubieke meters te stellen aan de nieuwe woningen.

4.3 Vrijkomende bebouwing in andere provincies

Uit een analyse van de provinciale Omgevingsverordeningen van Zuid-Holland, Utrecht, Gelderland en Friesland blijkt dat andere provincies op een eigen wijze invulling geven aan vrijkomende (agrarische) bedrijfsbebouwing. Hieronder staat een greep uit regels in andere provincies met betrekking tot dit onderwerp.

Zuid-Holland	De OV van ZH benoemd aanvullende maatregelen om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen (artikel 7.43e). Onder deze aanvullende maatregelen valt o.a. het toestaan van één woning bij de sloop van 1000m^2 bebouwing of 5000m^2 kassen, waarbij de ruimtelijke kwaliteit ook moet verbeteren. Daarnaast moet woningbouw altijd plaatsvinden volgens de verstedelijkingsladder, waarbij binnen bestaande stads-en dorpsgebieden prioriteit krijgt.
Utrecht	De OV van Utrecht heeft 2 artikelen voor de realisatie van maximaal 3 woningen op voormalig agrarische bedrijfspercelen. Deze voorzien in het omzetten van de bedrijfswoning naar regulier wonen en 1-3 nieuwe woningen bij de sloop van bedrijfsbebouwing. De oppervlakte van deze regels starten vanaf 750m^2 voor de bouw van één nieuwe woning en eisen hogere oppervlakte bij de sloop van kassen.
Gelderland	De OV van Gelderland heeft geen regels over sloop-nieuwbouw of vrijkomende bebouwing. Termen als 'vierkante meter', 'sloop/slopen' en 'woon/wonen/woning' worden niet gebruikt in combinatie met vrijkomende (bedrijfs)bebouwing. De enige richtlijn is dat "Een nieuwe woonlocatie in het omgevingsplan alleen mogelijk kan worden gemaakt voor zover deze ontwikkeling past binnen de hierover gemaakte afspraken in de regionale woonagenda."
Friesland	In de Friese OV staat een artikel "2.27 Ruimte-voor-ruimte sloop beeldverstorende bebouwing". Deze regel is vergelijkbaar met onze regels over vrijkomende bedrijfsbebouwing, maar er moet 1.000m2 respectievelijk 3.000m2 gesloopt worden voor 1 of 2 (extra) woningen

4.4 Statistieken

Trends rondom bedrijfsbeëindiging in het landelijk gebied worden vooral kwantitatief benaderd. Dit doen we met gegevens van de sector Onderzoek en Informatie. In bijlage 1C staat meer uitleg over de data die is gebruikt voor de onderstaande bevindingen.

Het is echter wel belangrijk om vooraf te vermelden dat alle onderstaande data uitsluitend betrekking heeft op het Landelijk Gebied van Noord-Holland, met uitzondering van de glastuinbouwconcentratiegebieden.

Oppervlakte van bebouwing op percelen met een gevestigd bedrijf
In de onderstaande tabel staan gegevens over de bebouwd oppervlakte van percelen waar een bedrijf is geregistreerd in de LISA (Landelijk Informatie Systeem van Arbeidsplaatsen). Uit deze tabel komt naar voren dat de meeste percelen relatief een kleine oppervlakte hebben, en er maar weinig percelen heel groot zijn. De gemiddelde oppervlakte van bedrijfsbebouwing is 1171 m^2, en daarmee aanzienlijk hoger dan de mediaan in deze categorie, die bedraagt 164 m^2. Op basis van deze data zien we dat er veel extra percelen in aanmerking zullen komen voor een transformatie naar wonen bij het aanpassen van artikelen 6.18b en 6.19a.

	Gemiddelde bebouwd m^2 per perceel	Mediaan bebouwd m^2 per perceel	Totaal bebouwd oppervlakte in m^2	Totaal aantal percelen in berekening
Alle panden op perceel met bedrijf	1.257	303	36.683.729	29.194
Niet-woningen op perceel met bedrijf	1.171	164	26.216.416	22.396

Tabel 1; Oppervlakte van bebouwing met gegevens over gemiddelde en mediaan.

Bedrijfspercelen verdeeld naar bestuurlijke regio's en oppervlakte-categorieën
Verder hebben we het aantal bedrijfspercelen in Noord-Holland verdeeld naar de bestuurlijke regio's in Noord-Holland (tabel 2). De blauwe staaf in deze tabel is het aandeel van de bedrijfspercelen in de regio ten opzichte van het totaal van Noord-Holland.
m
Daarnaast hebben we het aantal bedrijfspercelen ook verdeeld in categorieën op basis van de oppervlakte van de bebouwing (tabel 3). De gele staaf in deze tabel is het aandeel van de bedrijfspercelen in elke categorie ten opzichte van het totaal van Noord-Holland.

Bestuurlijke Regio	Totaal
Amstelland-Meerlanden	2825
Amsterdam	653
Gooi- en Vechtstreek	1712
Kop van Noord-Holland	5497
Regio Alkmaar	2798
West-Friesland	4100
Zaanstreek-Waterland	3590
Zuid-Kennemerland	1223
Eindtotaal	**22398**

Tabel 2; Aantal bedrijfspercelen per bestuurlijke regio in Noord-Holland

Oppervlakte in m2	Totaal
< 100	9139
100 - 200	2812
200 - 300	1314
300 - 400	911
400 - 600	1334
600 - 800	887
800 - 1000	649
1000 - 1500	1323
> 1500	4029
Eindtotaal	**22398**

Tabel 3; Aantal bedrijfspercelen per oppervlakte-categorie in Noord-Holland

Tot slot hebben we de bovengenoemde verdelingen ook samengevoegd (tabel 4). Hierdoor wordt inzichtelijk in welke bestuurlijke regio's bedrijfspercelen liggen met veel en met weinig bedrijfsbebouwing.

Bestuurlijke Regio	< 100	100 - 200	200 - 300	300 - 400	400 - 500	600 - 800	800 - 1000	1000 - 1500	> 1500	Eindtotaal
Amstelland-Meerlanden	865	264	257	118	150	140	94	231	706	2825
Amsterdam	312	69	33	29	21	7	18	25	139	653
Gooi- en Vechtstreek	885	215	101	66	89	51	36	62	207	1712
Kop van Noord-Holland	1934	702	265	249	258	241	189	457	1202	5497
Regio Alkmaar	1131	351	154	103	303	112	80	131	433	2798
West-Friesland	1611	625	245	168	273	159	117	221	681	4100
Zaanstreek-Waterland	1789	497	191	139	172	140	93	163	406	3590
Zuid-Kennemerland	612	89	68	39	68	37	22	33	255	1223
Eindtotaal	**9139**	**2812**	**1314**	**911**	**1334**	**887**	**649**	**1323**	**4029**	**22398**

Tabel 4; Aantal bedrijfspercelen per bestuurlijke regio, verdeeld naar oppervlakte-categorieën in m².

Uit de bovenstaande tabellen kunnen een aantal conclusies worden getrokken;

1. Veruit de meeste bedrijfspercelen hebben minder dan 100 m² bedrijfsbebouwing. Daarna is de grootste categorie de bedrijfspercelen met meer dan 1500 m² bedrijfsbebouwing.
2. In de regio Kop van Noord-Holland liggen de meeste bedrijfspercelen. De eerstvolgende regio in aantal bedrijfspercelen in West-Friesland. Regio Amsterdam heeft de minste bedrijfspercelen in het landelijk gebied.
3. De regio Kop van Noord-Holland heeft ook de meeste percelen met meer dan 1500 m² bedrijfsbebouwing.

Ontwikkeling van het aantal agrarische bedrijven in Noord-Holland
Het aantal agrarische bedrijven in Noord-Holland is in de periode 2000 – 2022 meer dan gehalveerd. Dit is in lijn met de trend van schaalvergroting in de sector. Vaak verkoopt een agrariër bij bedrijfsbeëindiging de grond aan een collega, waardoor alleen het bouwperceel in eigendom blijft, of het bouwperceel wordt verkocht aan een projectontwikkelaar. Het is ook dit bouwperceel waar de voorgestelde aanpassingen van artikelen 6.18b en 6.19a betrekking op hebben. Zie de afbeelding in bijlage 3 voor de visualisatie.

5. Risico's

5.1 Hinder omliggende (agrarische) bedrijven

In de OV NH2022 staat duidelijk aangegeven dat de woonactiviteit (6.18b.b en 6.19a lid 3.b) of kleinschalige activiteit (6.19a lid 1.b) de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet mag beperken. Als met de genoemde aanpassingen van de regels vaker een woning wordt gebouwd in het landelijk gebied bestaat het risico op botsing met dit belang. Het gaat bijvoorbeeld om bestaande stankcirkels, maar ook om spuitzones. We zien dat op dit moment de omvang van de spuitzones in beweging is. Op basis van jurisprudentie wordt nu 50 m aangehouden tot woningen. In voorbereiding op een wettelijke regeling wordt nu onderzoek gedaan. Mogelijk geven de uitkomsten van dit onderzoek aanleiding om een grotere afstand aan te houden. Woningen zouden dan het agrarisch gebruik van omringende percelen kunnen hinderen. Dit aandachtspunt geldt overigens ook voor bestaande woningen en voor de bestaande regeling.

Uitgangspunt is dat de toetsing voor deze beperking bij de gemeente ligt en het niet nodig is om deze verder uit te werken in de toelichting van de OV NH2022. Het kan wel helpen om in de communicatie meer aandacht te besteden aan deze voorwaarde voor de transformatie van (agrarische) bedrijfsbebouwing in het Landelijk Gebied.

5.2 Verdrukking van economische ontwikkelingen in het landelijk gebied
Door woningbouw in het landelijk gebied eenvoudiger te maken, wordt het waarschijnlijk financieel aantrekkelijker om vrijkomende bedrijfsbebouwing in te zetten voor woningen in plaats van invulling met een andere economische functie. Uit gegevens van sector Water, Bodem en Landbouw weten we dat dit risico voor de landbouwsector klein is, maar voor overige bedrijvigheid is dat nog onbekend. Hoewel het aantal agrarisch bedrijven sinds 2000 meer dan gehalveerd is in de provincie, is het oppervlakte landbouwgrond nauwelijks afgenomen.

5.3 Verrommeling door enkele grote woningen met bijgebouwen
Wanneer de nieuwe woningen niet passen bij de maat en schaal van het landschap en er ook nog 150m2 aan- uit en bijgebouwen vergunningsvrij kunnen worden gerealiseerd, bestaat de kans dat de uiteindelijke situatie geen verbetering van de omgevingskwaliteit biedt. Zorg voor de ruimtelijke kwaliteit en duidelijke kaders die dit borgen blijven daarbij belangrijk.

6. Participatie
We hebben verschillende externe partijen geconsulteerd bij de wijziging van de regels voor vrijkomende bedrijfsbebouwing in het Landelijk Gebied van Noord-Holland. Zo hebben we onder andere 8 gemeentelijke organisaties verspreid door de provincie gesproken, namelijk:

- Aalsmeer/Amstelveen
- BUCH
- Gooise Meren
- Hollands Kroon
- Medemblik
- Uithoorn
- Waterland
- Wijdemeren

Daarnaast hebben we ook de belangenorganisaties Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO) en Landschap Noord-Holland gesproken.

De resultaten van deze gesprekken hebben we opgenomen in paragraaf 4.2. Bij deze gesprekken hebben we vooral gevraagd naar de behoeftes van de stakeholders bij dit voorstel tot wijziging van de OVNH2022. Dit gaat om hun kijk op de werkbaarheid van het voorstel, eventuele (onvoorziene) risico's en interessante casuïstiek die we via de planadviseurs nog niet hebben gezien.

Artikel 6.18b Transformatie stedelijke functies naar wonen in Landelijk gebied

1. In afwijking van Artikel 6.13, eerste lid en Artikel 6.18a kan een omgevingsplan dat betrekking heeft op het werkingsgebied Landelijk gebied voorzien in maximaal twee reguliere woningen op een locatie waar sprake is van rechtmatig aanwezige bebouwing voor een andere stedelijke voorziening, als:
    a. op de locatie ten minste één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig is;

    b. sprake is van volledige beëindiging van het bedrijf;

    c. de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt, met uitzondering van:
    1. de bebouwing die past binnen de regels van vergunningsvrij bouwen,
    2. karakteristieke of beeldbepalende bebouwing;

    d. na herinrichting van het perceel een substantieel deel van het perceel bebouwingsvrij is en blijft;

    e. na herinrichting van het perceel een substantieel deel van het perceel vrij is en blijft van verharding;

    f. de herinrichting van het perceel leidt tot een substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit op de betreffende locatie, en;

    g. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende agrarische bedrijven niet beperkt.

2. In afwijking van het eerste lid kan het omgevingsplan voorzien in het toestaan van drie reguliere woningen, als:
    a. de te slopen bedrijfsbebouwing als bedoeld in onderdeel c van het derde lid ten minste 1.000 m² bedraagt, en;
    b. wordt voldaan aan de onderdelen a. tot en met g. van het derde lid.

3. In aanvulling op het eerste en tweede lid kan een omgevingsplan voorzien in het toestaan van meerdere reguliere woningen, indien deze worden gerealiseerd in een bestaande karakteristieke boerderij en geen afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijke karakter van de bebouwing.

4. In Artikel 6.1a van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten nadere regels kunnen stellen over de voorwaarden voor reguliere woningen als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Artikel 6.19a Voormalige agrarische bouwpercelen

1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Landelijk gebied kan het, in afwijking van artikel 6.13, eerste lid en artikel 6.14a, voorzien in de mogelijkheid dat de rechtmatig aanwezige bebouwing op een voormalig agrarisch bouwperceel, inclusief de agrarische bedrijfswoning(en) en uitgezonderd kassen, wordt gebruikt voor kleinschalige vormen van bijzondere huisvesting, werken, recreatie, horeca, gebruiksgerichte paardenhouderij of zorgactiviteiten, indien:

    a. sprake is van volledige beëindiging van het agrarisch bedrijf;

    b. deze activiteiten de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende agrarische bedrijven niet beperken;

    c. er geen buitenopslag buiten het bouwperceel plaatsvindt;

d. deze activiteiten aantoonbaar geen onevenredige verkeersaantrekkende werking hebben en er sprake is van een acceptabele verkeerssituatie;

e. benodigde parkeerplaatsen op het eigen bouwperceel worden gerealiseerd;

f. in geval van bijzondere huisvesting uitsluitend sprake is van afhankelijke woonruimten of woningen als onderdeel van zorgactiviteiten; en

g. in geval van verblijfsrecreatie permanente bewoning wordt verboden.

2. In aanvulling op het eerste lid kan bij een gebruiksgerichte paardenhouderij worden voorzien in een paardenbak, indien deze wordt gerealiseerd binnen het voormalige agrarisch bouwperceel.

3. Het omgevingsplan kan, in afwijking van artikel 6.18a voorzien in twee reguliere woningen, als:

a. op het voormalig agrarisch bouwperceel ten minste één agrarische bedrijfswoning rechtmatig aanwezig is;

b. sprake is van volledige beëindiging van het agrarisch bedrijf; en

c. de overige bedrijfsbebouwing op het voormalig agrarisch bouwperceel wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt, met uitzondering van:
1. de bebouwing die past binnen de regels van vergunningsvrij bouwen,
2. karakteristieke of beeldbepalende bebouwing;

d. na herinrichting van het perceel een substantieel deel van het perceel bebouwingsvrij is en blijft;

e. na herinrichting van het perceel een substantieel deel van het perceel vrij is en blijft van verharding;

f. de herinrichting van het perceel leidt tot een substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit op de betreffende locatie, en;

g. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende agrarische bedrijven niet beperkt.

4. In afwijking van het derde lid kan het omgevingsplan voorzien in het toestaan van drie reguliere woningen, als:
a. de te slopen bedrijfsbebouwing als bedoeld in onderdeel c van het derde lid ten minste 1.000 m² bedraagt, en;

b. wordt voldaan aan de onderdelen a. tot en met g. van het derde lid.

5. In aanvulling op het derde en vierde lid kan een omgevingsplan voorzien in het toestaan van meerdere reguliere woningen, indien deze worden gerealiseerd in een bestaande karakteristieke boerderij en geen afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijke karakter van de bebouwing.

6. Afwijking van het in het derde en vierde lid genoemde aantal woningen en het in het vierde lid genoemde oppervlakte aan te slopen bedrijfsbebouwing is mogelijk, als toepassing wordt gegeven aan een gemeentelijk of intergemeentelijk vereveningsfonds.

7. In artikel 6.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten nadere regels kunnen stellen over de aard en omvang van de activiteiten bedoeld in het eerste lid en de voorwaarden voor reguliere woningen als bedoeld in het derde en vierde lid.

Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022

Artikel 6.1a Transformatie stedelijke functies naar wonen in Landelijk gebied

Gedeputeerde Staten kunnen regels stellen over de voorwaarden voor reguliere woningen als bedoeld in artikel 6.18b, eerste lid, van de Omgevingsverordening NH2022.

Artikel 6.2 Voormalige agrarische bouwpercelen

Gedeputeerde Staten kunnen regels stellen over de aard en omvang van de activiteiten bedoeld in artikel 6.19a, eerste lid, van de Omgevingsverordening NH2022 en de voorwaarden voor reguliere woningen als bedoeld in artikel 6.19a, derde en vierde lid, van de Omgevingsverordening NH2022.

Datum: 25 maart 2025
Registratienummer: 2392626/2392633

Notitie transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied

Bijlage 1b: Stroomschema wijzigingsvoorstel voor vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied



Het stroomschema bevat informatie voor de transformatie naar wonen op hoofdlijnen.

Voor de volledige tekst wordt verwezen naar de voorgestelde tekst voor de wijziging van artikel 6.18b en 6.19a.

(*) Alle bedrijfsbebouwing moet worden gesloopt, met uitzondering van beeldbepalende bebouwing en bebouwing die kan blijven staan als aan-, uit of bijgebouw bij de woning (op grond van regeling vergunningsvrije bebouwing);

(**) Substantiële bijdrage aan de omgevingskwaliteit: Met het opnemen van de mogelijkheid voor het stellen van nadere regels door GS, kan, indien nodig, nadere invulling worden gegeven aan de voorwaarden die gelden voor het realiseren van burgerwoningen. Gemeenten hebben aangegeven graag meer houvast te willen voor de invulling van bijvoorbeeld het criterium ‘verbetering van de omgevingskwaliteit’. Voor een nadere uitwerking van de voorwaarden, die algemeen moeten kunnen worden toegepast, is er meer tijd nodig. Er wordt gestreefd om deze aanvullende regels gereed te hebben voor de vaststelling van de Omgevingsverordening;

(***) Maximaal twee woningen: de eerste woning is het omzetten van de bedrijfswoning naar een reguliere woning, de tweede woning mag nieuw gebouwd worden. Als er al sprake is van twee bedrijfswoningen, dan mogen beide bedrijfswoningen omgezet worden naar reguliere woningen;

(****) Maximaal drie woningen: In aanvulling op de voorwaarden voor twee woningen, mag nog een derde woning worden gerealiseerd.

Datum: 25 maart 2025
Registratienummer: 2392626/2392634

Notitie transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied

Bijlage 1c: Data-analyse

Voor de onderbouwing van de voorgestelde aanpassingen is onder andere een kwantitatief onderzoek gedaan door de provincie. De resultaten hiervan staan beschreven in de Notitie transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied.

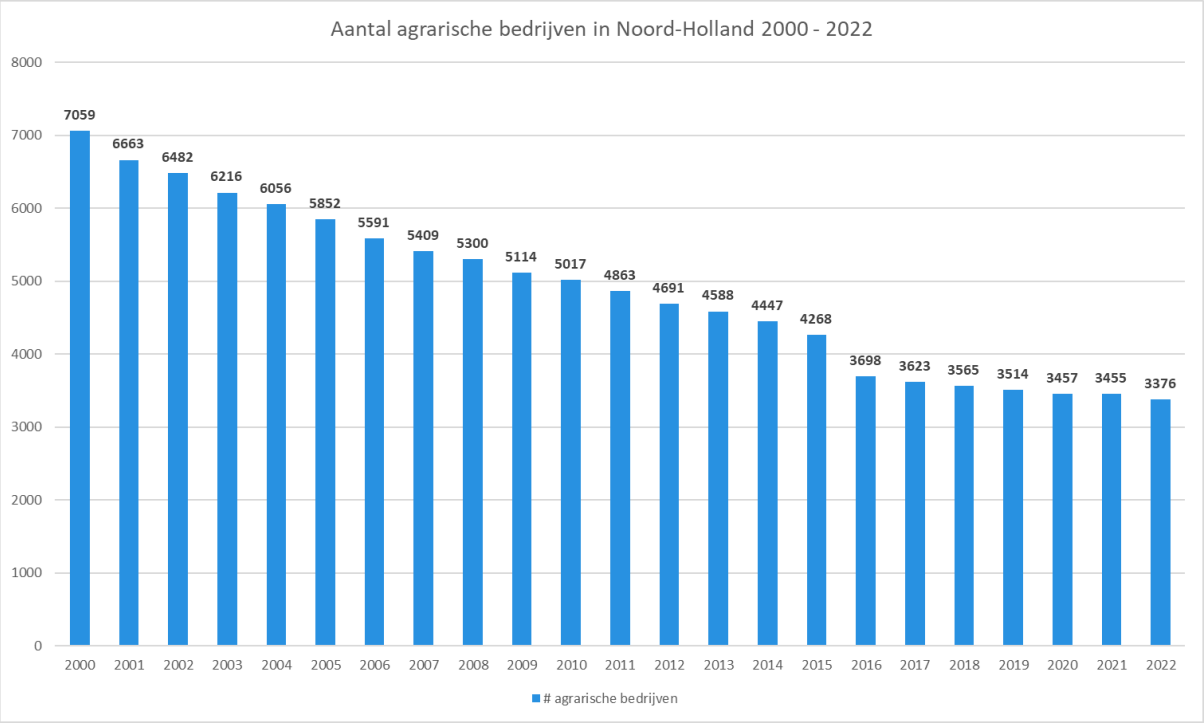
Over de gebruikte data en bewerkingen;

1. *Scope*; voor de scope van het kwantitatief onderzoek is alle gebruikte data gefilterd zodat alleen gegevens over het Landelijk Gebied van Noord-Holland zijn gebruikt.
2. *Percelen*; voor het vinden van de percelen is de data van de Basisregistratie Adressen en gebouwen (BAG) gebruikt. Deze zijn daarna gefilterd zodat alleen de percelen in het Landelijk gebied van Noord-Holland zijn gebruikt, met uitzondering van percelen in glastuinbouwconcentratiegebieden.
3. *Bedrijven*; voor informatie over bedrijven in het Landelijk gebied hebben we gegevens van het Landelijk Informatie Systeem van Arbeidsplaatsen (LISA) gebruikt.
4. *Bedrijfspercelen*; Alle percelen waar ten minste één LISA-geregistreerd bedrijf ligt. LISA-registraties gebeuren op basis van punten op een kaart, dus alle percelen met een LISA-punt binnen de grenzen zijn aangemerkt als bedrijfsperceel.
5. *Bedrijfsbebouwing*; alle bebouwing op bedrijfspercelen met uitzondering van bebouwing met een woonfunctie.

Beperkingen en risico's van de data
De gebruikte data en de bewerkingen die we daar op hebben toegepast kennen ook tekortkomingen. Het is belangrijk om deze te noemen, omdat het context toevoegt bij het interpreteren van de resultaten.

1. Omdat we voor het identificeren van bedrijfsbebouwing hebben gekozen voor alle bebouwing die geen woonfunctie heeft vallen hier veel verschillende soorten bebouwing onder. Een verdere analyse heeft laten zien dat er in deze bebouwing een relatief groot deel wordt gebruikt voor verblijfsrecreatie, met name in de omgeving van Schagen.

Afname van agrarische bedrijven in Noord-Holland tussen 2000 en 2022



Aan PS; Cie Ruimte tav Agenda punt B: 7c 12mei25 18.00u Van [redacted]

TWEE karakteristieke Boerderij-typen in de Amstelscheg: Hoofd –en neven woning
(Overeenkomstig nota Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit AMSTELSCHEG (2024):
Het Bijzonder Provinciaal Landschap 2024: Cultuur-Historische waarden behouden





Indien zo te Bouwen in Bijzonder Provinciaal Landschap Amstelscheg, dan:
a. blijven, binnen al bebouwd oppervlak b. Bomen en Boomsingels blijven bestaan

Aan: Cie. Ruimte PS NH: Vergadering 12 mei 2025 18.00u
Van: [redacted]
Betreft: Inspreken in Vragen-half-uur en/of bij B: 7.c

Dit is luchtfoto van (omcirkeld) Holendrechterweg 53a/54/54a te Ouder-Amstel met (waterrijke) omgeving.
B&W Ouder-Amstel blijft herhaald beweren in Raad van State (2023 - eind2025), dat het Stedelijk Gebied is.
Daarom wil B&W OA 2 woningen tpv Holdrweg 53a/54/54a



<u>Gemeente Ouder Amstel opteert:</u>

a. **<u>bij de Raad van State (eind 2025) voor de bouw van 2 woningen bij Holdrweg 53a/54/54a</u>**
b. **<u>tegelijkertijd opteert Gemeente OA bij GS voor ontheffing van 1 woning bij Holdrweg 53a/54/54a</u>**

Betreft: Bestemmingsplan Wijziging Holendrechterweg 53a/54/54a OuderAmstel
Daartoe is Ontheffing aangevraagd bij GS NH: dd 2024.
Ontheffing is (voorlopig) geweigerd:
Er wordt slechts 350m2 gesloopt,
terwijl minimaal 1500m2 vereist is.
Toch stelt GS voor de Omgevingsverordening NH2022 te wijzigen.
Planning daartoe:

- **GS vaststelling ontwerp: mei 2025**
- **Ontwerp ter inzage: eind mei/begin juli 2025**
- **PS vaststelling: december 2025**

INSPRAAK [redacted]: 12 mei 2025 Cie Ruimte PS NH
Ontheffing voor 1 woning op geleide van Gebieds-Perspectief Amstelscheg: Bijzonder Provinciaal Landschap.
Cultuurhistorie van boerderijen behouden:
Dit is o.a. Hoofd –en Aangesloten Nevenwoning bij/van boerderijen behouden

Rondvraag

Recht van Statenleden om aan GS inlichtingen te vragen over het door hen gevoerde bestuur door het stellen van een rondvraag in een commissievergadering.
De vragen zijn beknopt en politiek van aard.

De fractie van Partij voor de Dieren

Heeft de onderstaande rondvraag over Schiphol

Aan gedeputeerde E. Rommel

Commissievergadering Ruimte d.d. 12 mei 2025

Inleiding

De rechtbank Den Haag heeft op 20 maart 2024 in een door de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder aangespannen procedure onder andere geoordeeld dat de Staat onrechtmatig handelt door de geldende wet- en regelgeving met betrekking tot de geluidshinder rond Schiphol niet te handhaven. De rechtbank heeft de Staat opgedragen de geldende wet- en regelgeving te handhaven, nieuwe wet- en regelgeving op te stellen na een correcte weging van alle belangen ('fair balance') en een effectieve vorm van rechtsbescherming in het leven te roepen.

Recent komen steeds meer gemeenten onder de start- en aanvliegroutes van Schiphol in verzet tegen de ernstige geluidsoverlast en de vervuilende uitstoot door vliegverkeer.

- In de gemeenteraad Uithoorn van 30 januari 2025 is unaniem een motie[i] aangenomen waarin het college wordt verzocht om de minister van I&W met klem op te roepen de uitspraak van de rechtbank van 20 maart 2024 onverkort uit te voeren, en om de leden van de commissie I&W van de Tweede Kamer, Provinciale en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) een afschrift van deze motie toe te sturen. Zie C-agendapunt 12a van de commissie Ruimte 12 mei 2025.
- Raadsleden van PvdA en Uitgeest Lokaal in de gemeente Uitgeest vinden het Bestuurlijk Akkoord dat negen gemeenten onder de aanvliegroute van de Polderbaan[ii] hebben opgesteld veel te zwak. "Eis een maximaal aantal vluchten, geen nachtvluchten, handhaven op hoogte.[iii]
- Het Haarlemse stadsbestuur is het ook totaal niet eens met het Bestuurlijk Akkoord. De gemeente eist een strengere lijn tegen Schiphol: geen nachtvluchten meer en vliegveld Lelystad nooit open. Er moet strenger worden opgetreden om de gezondheid van de inwoners te beschermen.[iv]
- De gemeente Amsterdam zegt bij monde van wethouder Van Buren: "Wij stellen gezondheid boven groei. Waar de andere aandeelhouders hameren op het belang van de hubfunctie van Schiphol en gevoeliger zijn voor de enorm sterke lobby van de luchtvaartmaatschappijen, hameren wij op het belang van gezondheid, leefbaarheid, arbeidsomstandigheden. Als het moet met de vuist op tafel."[v]

Deze rondvraag is juist nu actueel omdat minister Madlener (I&W) een cruciale zin uit het krimpplan schrapte, waardoor de luchtvaartsector weer sneller kan groeien. Volgens een woordvoerder van I&W vooral omdat de minister 'niet doof is voor het belang van de luchtvaartsector'.[vi] Ook presenteerde hij het luchthavenbesluit, waarin geen sprake is van krimp, maar van juist nog meer vliegbewegingen dan in 2024.[vii] Vorige week bevestigde de Raad van State dat dat getal van 478.000 vliegbewegingen onvoldoende onderbouwd was. Tegen het besluit kan nog bezwaar worden gemaakt.

Zelf zegt de provincie Noord-Holland een actieve, ontwikkelende en regisserende rol in de omgeving van luchthaven Schiphol te spelen en vooral via de ruimtelijke ordening te sturen op een balans tussen economische groei en leefbaarheid.[viii] Dit is conform de Omgevingswet, waarin staat dat het bevoegd gezag […] in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid (art. 2.1 lid 4), met als doel een gezonde fysieke leefomgeving.

Bovenstaande leidt tot de volgende vragen:

1. Zijn GS na het kennisnemen van de motie van Uithoorn, de uitspraken van de gemeenten Haarlem en Amsterdam en de partijen in Uitgeest nog steeds van mening dat er sprake is van die gewenste balans tussen economie en leefbaarheid?
2. Gaan GS ook, in navolging van de gemeente Uithoorn, "de minister van I&W met klem oproepen de uitspraak van de rechtbank van 20 maart 2024 onverkort uit te voeren?"

---

i Vergaderingen - Commissie Ruimte - 12 mei 2025 - iBabs, C-agenda, agendapunt 12a

ii De gemeenten Alkmaar, Bergen, Beverwijk, Castricum, Haarlem, Heemskerk, Heiloo, Uitgeest en Velsen.

iii Slapeloze nachten door vliegverkeer Uitgeest. 'Gewoon keihard op de trommel slaan' | Haarlems Dagblad

iv Haarlem eist strengere lijn tegen Schiphol: geen nachtvluchten meer, vliegveld Lelystad nooit open | Noordhollands Dagblad

v Amsterdamse wethouder: 'Als we de groei van Schiphol geen halt toeroepen, komt er geen einde aan' | Trouw

vi Minister Madlener schrapt zin uit krimpplan Schiphol, zodat airlines weer sneller kunnen groeien | de Volkskrant

vii Maximum van 478 duizend vluchten voor Schiphol, omwonenden teleurgesteld. 'Deze minister is weer helemaal terug op het oude pad' | Noordhollands Dagblad

viii Omgevingsvisie vastgesteld PS 19nov2018.pdf

aan de gemeente Bergen (N.H.),
en cc aan de de provincie Noord Holland en aan de PWN.

In flessenpost dd 14 maart 2025 wordt een plan geopperd om in Egmond Binnen aan de Zuidrand huizen te bouwen.
Ik had gedacht dat daar de aansluitingsweg was gepland richting Vennewatersweg of nog verder naar de spoortunnel 'door de strandwal'.
Als daar gebouwd gaat worden, dan wordt de mogelijkheid voor een korte aansluitingsweg naar de vennewatersweg minder mogelijk. Dat is ook de goedkoopste mogelijkheid en de minst natuur en omgevingsschade-mogelijkheid om de weg aan te leggen. .
Mijn vraag: a) is hieraan gedacht en overleg geweest met de provincie bij het maken van plannen van de huizenbouw?
b) is er al een planning voor een aansluitingsweg?
Mijn bezorgdheid en eigenbelang betreft de mogelijkheid om aan de Noordzijde van Egmond Binnen een rondweg te maken met aansluiting op de Vennewatersweg. Dat geeft een veel grotere schade aan landschap en natuur. Bovendien kunnen de dieren niet meer van de duinen naar het achterland komen via het PWN bosje aan de rand van het voetbalveld.
Een verbindingsweg tussen de Heilooër Zeeweg hoogte zwembad het Baafje en de Vennewatersweg geeft denk ik de minste schade. Dan kunnen er rustig huizen gebouwd worden in Egmond-Binnen aan de zuidrand.

Ik verwacht van U binnen 14 dagen een reactie.



Provincie Noord-Holland
Houttuin 33
2012 DE Haarlem

Bovenkarspel, **datum**

Betreft: bouwkundige gevolgen Westfrisiaweg N307.

Geachte heer, mevrouw,
Even een stukje historie: toen in Noord-Holland de werkzaamheden rond de N23 klaar waren, is het wegnummer N307 doorgetrokken naar Hoorn en is het wegnummer N506 tussen Enkhuizen en Bovenkarspel vervangen. Het gehele tracé is nu de N307
Hiervoor moest rond Bovenkarspel een nieuw weggedeelte aangelegd worden.
Deze werkzaamheden bestonden uit de aanleg van een nieuwe brug en het vervangen van een duiker.
Mijn woonhuis gelegen aan de Zuiderdijk 11, 1611 MC Bovenkarspel, ligt dichtbij de N307 tussen de Florasingel rotonde op de N307 = Westfrisiaweg, en de brug over de Kolk van de Broekerhaven. Tussenin de rotonde en de brug over de Kolk ligt een duiker; het huis ligt schuin tegenover de brug.
De nieuwe brug moest komen vanwege verbreding van de weg in verband met de aanleg van de Westfrisiaweg. De verwijdering van de oude brug leidde op dat moment tot veel overlast waarbij de grond onder ons huis trilde en schudde.
Al snel bleek dat als gevolg hiervan bouwkundige schade is ontstaan in het woonhuis, met name in het deel van het huis, waar de badkamer zich bevindt.
Destijds is er een schaderapport opgesteld, maar gezien de korte tijdsperiode tussen de verwijdering van de brug en de inspectie van de schade leek die minimaal te zijn en zijn er geen vervolgstappen ondernomen.
Ook mede ingegeven door het feit dat mijn partner ernstig ziek was en alle energie daarvoor nodig was, hebben wij geen verdere actie ondernomen.
Mijn partner is intussen overleden.
Helaas is het vervolg dat de schade inmiddels zeer ernstig is: sommige scheuren zijn meer dan 2cm breed en er zijn meerdere nieuwe scheuren ontstaan, met als gevolg dat de badkamer onbruikbaar is geworden.
Om dit laatste te herstellen heb ik daarom een offerte aangevraagd bij.
en hieruit blijkt dat de schade het direct gevolg is van de werkzaamheden destijds aan brug en duiker.
Daarom dien ik hier een verzoek in het oude schaderapport te herbeoordelen cq te herzien. (ik heb helaas destijds géen kopie ontvangen) of vanuit de provincie een nieuwe taxatie uit te voeren Tevens vraag ik aandacht voor de geleden schade
Natuurlijk ben ik bereid hiervoor een schade expert, toegang tot mijn woning te verschaffen.
Daarnaast zou ik graag een uitnodiging ontvangen voor een persoonlijk gesprek om het rapport van destijds in te kunnen zien en een evt. nieuw onderzoek te bespreken.
Tevens zou er in dit overleg afspraken gemaakt kunnen worden, welke stappen ik voor deze claim moet ondernemen.
Ik hoop spoedig iets van u te vernemen en vraag een bevestiging van de ontvangst van dit schrijven.
Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet.

[redacted]
emailadres

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17842
Extern Zaak ID	2378058
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	9.c
Titel	Mobiliteit: MIRT-verkenning Openbaar Vervoer-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

n.v.t.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
W.G. Brussaard
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655
BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl

Verzenddatum
- 6 MAART 2025

Kenmerk
2378058/2378063

Uw kenmerk

Betreft: MIRT-verkenning Openbaar Vervoerverbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: Notitie Reikwijdte en Detailniveau e.a.

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het bereiken van een mijlpaal in de MIRT-verkenning Openbaar Vervoerverbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH). Wij hebben als bevoegd gezag de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), de Nota van Beantwoording (NvB) en de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) vastgesteld en kennisgenomen van het Participatieplan. Ook de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben als bevoegd gezag dit besluit genomen.
De andere initiatiefnemers van de MIRT-verkenning OVAH, te weten de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol, Schiphol Area Development Company (SADC) en NS Groep onderschrijven de NRD en NvB en hebben de NKO vastgesteld.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau en Nota van Beantwoording
De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) geeft aan welke alternatieven en varianten in het plan-mer worden onderzocht, alsmede de (milieu)aspecten en de wijze waarop de onderzoeken in het plan-mer zullen plaatsvinden. Het ontwerp van de NRD is van adviezen voorzien door wettelijke adviseurs en is gepubliceerd zodat omwonenden en andere geïnteresseerden hun zienswijze konden geven in de periode van 27 maart 2024 t/m 7 mei 2024. Er is kennis genomen van alle ontvangen zienswijzen en adviezen en waar het een vraag betrof voorzien van een antwoord. Deze zijn vastgelegd in de Nota van Beantwoording (NvB). De NvB is, net zoals de NKO, als bijlage bij de NRD opgenomen. De zienswijzen en adviezen hebben tot aanpassingen geleid aan de alternatieven en varianten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

Het project heeft er voor gekozen de landelijke, onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) te vragen een advies over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie in het op te stellen plan-mer uit te brengen. Het inwinnen van een zo'n advies is vanwege de Omgevingswet niet verplicht. Echter, vanwege zorgvuldigheid en transparantie is gekozen om dat wel te doen. De Commissie mer bracht haar advies op 9 juli 2024 uit. Het advies is te vinden op de website van de Commissie mer onder projectnummer 3838 (www.commissiemer.nl). De vier bevoegde gezagen onderschrijven het advies van de Commissie mer over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie in het op te stellen plan-mer en nemen het advies grotendeels over. Op enkele punten wordt het advies niet (geheel) gevolgd. Deze afwijkingen zijn gemotiveerd in de NRD.

Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen

De volgende stap in de MIRT-Verkenning is het verder onderzoeken van de overgebleven vijf kansrijke Openbaar Vervoeroplossingen. Het gaat hierbij om één bus-alternatief, twee trein-alternatieven en twee metro-alternatieven:

- BRT Netwerk. Nieuw Bus Rapid Transit (BRT) netwerk via één gedeelde stamlijn uitwaaierend naar meerdere bestemmingen;
- Airport Sprinter Plus. Geïntensiveerde treinverbinding met Airport Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp via nieuwe infrastructuur met in het plangebied één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum;
- City Sprinter. Nieuwe hoogfrequente treinverbinding met City Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (ondergronds);
- Metro tot Schiphol. Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds);
- Metro tot Hoofddorp. Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest, Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp.

In de NKO is nader beschreven en onderbouwd hoe de vijf alternatieven tot stand zijn gekomen. Deze zijn het resultaat van een beoordeling van een groot aantal oplossingsrichtingen aan de doelstellingen van het OVAH-project, technische maakbaarheid, inpasbaarheid in de ruimte en budget. Deze mogelijke oplossingen kwamen voort uit het eerdere onderzoek, aangevuld met suggesties van projectpartners, omgevingspartijen, omwonenden en andere geïnteresseerden. Er zijn via een participatieproces verschillende oplossingsrichtingen

aangedragen. Twee van de vijf overgebleven kansrijke OV-oplossingen zijn voortgekomen uit dit participatieproces: BRT Netwerk en City Sprinter.

Tot slot
Eind 2025 zal een belangrijk deel van de beslisinformatie gereed zijn voor een richtinggevend concept-besluit voor het voorkeursalternatief. In het eerste kwartaal van 2026 zal het voorkeursalternatief worden vastgelegd in een ontwerp-voorkeursbeslissing. Eind 2026 moet er dan een definitieve voorkeursbeslissing worden genomen.
Voor meer informatie over het project zie:
https://ovamsterdamhaarlemmermeer.nl/

Dit project is een van de projecten zoals bedoeld in uw motie 99-2024. Wij zijn graag bereid een technische toelichting op het project te verzorgen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

4 bijlage(n)

Notitie Reikwijdte en Detailniveau;

Nota van Beantwoording;

Notitie Kansrijke Oplossingen;

Participatieplan.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Plan-MER
MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam - Haarlemmermeer



6 februari 2025

de volgende halte is de toekomst

Voorwoord

Dit document is de definitieve versie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en vormt de basis voor het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Dit document is door de projectorganisatie OVAH, (ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer) opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en Provincie Noord-Holland. Deze organisaties vormen gezamenlijk het bevoegd gezag.

Dit document bevat de probleemstelling, mogelijke oplossingsrichtingen en een gedetailleerde beschrijving van de wijze waarop milieu- en omgevingseffecten van de oplossingsrichtingen worden onderzocht. De ontwerp-NRD heeft van 27 maart 2024 t/m 7 mei 2024 ter inzage gelegen. Er zijn in die periode 27 zienswijzen ingediend. De ontwerp-NRD is ook ter advisering voorgelegd aan de wettelijke adviseurs en aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer). De ontvangen zienswijzen en de adviezen van de wettelijke adviseurs zijn van reacties en antwoorden voorzien in de Nota van Beantwoording (NvB). Deze is als bijlage opgenomen bij deze notitie. In de NRD en in de NvB is opgenomen hoe wordt omgegaan met het advies van de Commissie mer.

Het document kwam in samenwerking met de projectpartners van OVAH tot stand (zie colofon aan het einde van dit document voor een volledig overzicht van de projectpartners).

Opstellers
dr. Arnoud Mouwen en drs. Paul van der Zee van de projectorganisatie MIRT Verkenning OVAH

Validatie en autorisatie

Document titel	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Opgesteld door	Project ov-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
Informatie classificatie	Openbaar
Documentnr.	OVAH/03887
Versie document	5.0
Status	Voor bevoegde gezagen en DO
Datum	6 februari 2025

Omschrijving en toelichting versie	Datum	Versie
Vrijgegeven door Kernteam	17-12-2024	4.0
Besproken in ACO	30-01-2025	5.0
Ingestemd door DO	14-02-2025	6.0
Vastgesteld door Bevoegd Gezag	04-03-2025 11-03-2025 13-03-2025	7.0
Ingestemd door BO	13-03-2025	8.0

	Gecontroleerd door	Vrijgegeven door
Naam	Arnoud Mouwen	Pieter-Jan Jongen
Functie	Manager Integrale Planproducten	Hoofd Middelen/Financieel Directeur UIE
Handtekening	ValidSigned door Arnoud Mouwen op 05-02-2025	ValidSigned door Pieter-Jan Jongen op 06-02-2025

Inhoudsopgave

Voorwoord 2

1. Inleiding 5
1.1. Aanleiding en MIRT-verkenning 5
1.2. MER-plicht en mer-producten 7
1.3. Initiatiefnemer, bevoegd gezag en te nemen besluit 8
1.4. Plan-MER en andere producten in MIRT-verkenning 9
1.5. Leeswijzer 9

2. Achtergrond van deze MIRT-verkenning 10
2.1. Probleemstelling 10
2.1.1. Probleem 1: Capaciteitsknelpunt Schipholspoortunnel 11
2.1.2. Probleem 2: Transferproblematiek treinstations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid 11
2.1.3. Probleem 3: Stagnatie stedelijke knooppuntontwikkeling 13
2.1.4. Probleem 4: Weinig mogelijkheden om korte-afstandsvluchten te substitueren 13
2.2. Doelstellingen 13
2.3. Voorgeschiedenis MIRT-verkenning OVAH 15

3. Alternatieven 17
3.1. Voortraject 17
3.2.2. De vijf basisalternatieven 19
3.2.3. BRT-netwerk 20
3.2.4. Airport Sprinter Plus 20
3.2.5. City Sprinter 22
3.2.6. Metro tot Schiphol 23
3.2.7. Metro tot Hoofddorp 24
3.3. Gevoeligheidsanalyses 25

4. Beoordelingskader van het plan-MER 26
4.1. Plan- en studiegebied 26
4.2. Wet- en regelgeving en beleid 26
4.4. Beoordelingskader 27

5. Vervolgproces 34
5.1. Plan-MER en advies voorkeursalternatief 34
5.2. Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning en (vervolg)besluiten 34

6. Participatie en inspraak 35
6.1. Inleiding 35
6.2. Aanpak 35
6.2.1. Inspraak 36
6.2.2. Participatie tijdens de MIRT-verkenning 37

Bijlage 1 - Schematische weergave fasen MIRT-projecten en MIRT-verkenning 38
Bijlage 2 - Nota van Beantwoording 39
Bijlage 3 - Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen 40
Bijlage 4 - Begrippenlijst 41



1. Inleiding

1.1. Aanleiding en MIRT-verkenning

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) telt ruim 2,4 miljoen inwoners. Dat zorgt voor een hoge sociaaleconomische druk en ruimtegebrek. Omdat de regio veel mensen en bedrijven aantrekt, groeit zowel regionale als nationale economie. Uit onderzoek van de OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) blijkt dat de regio Groot-Amsterdam voor ongeveer 21% van het Nederlandse Bruto Binnenlandse Product (BBP) zorgt (Regions and cities at glance, OECD, 2018).

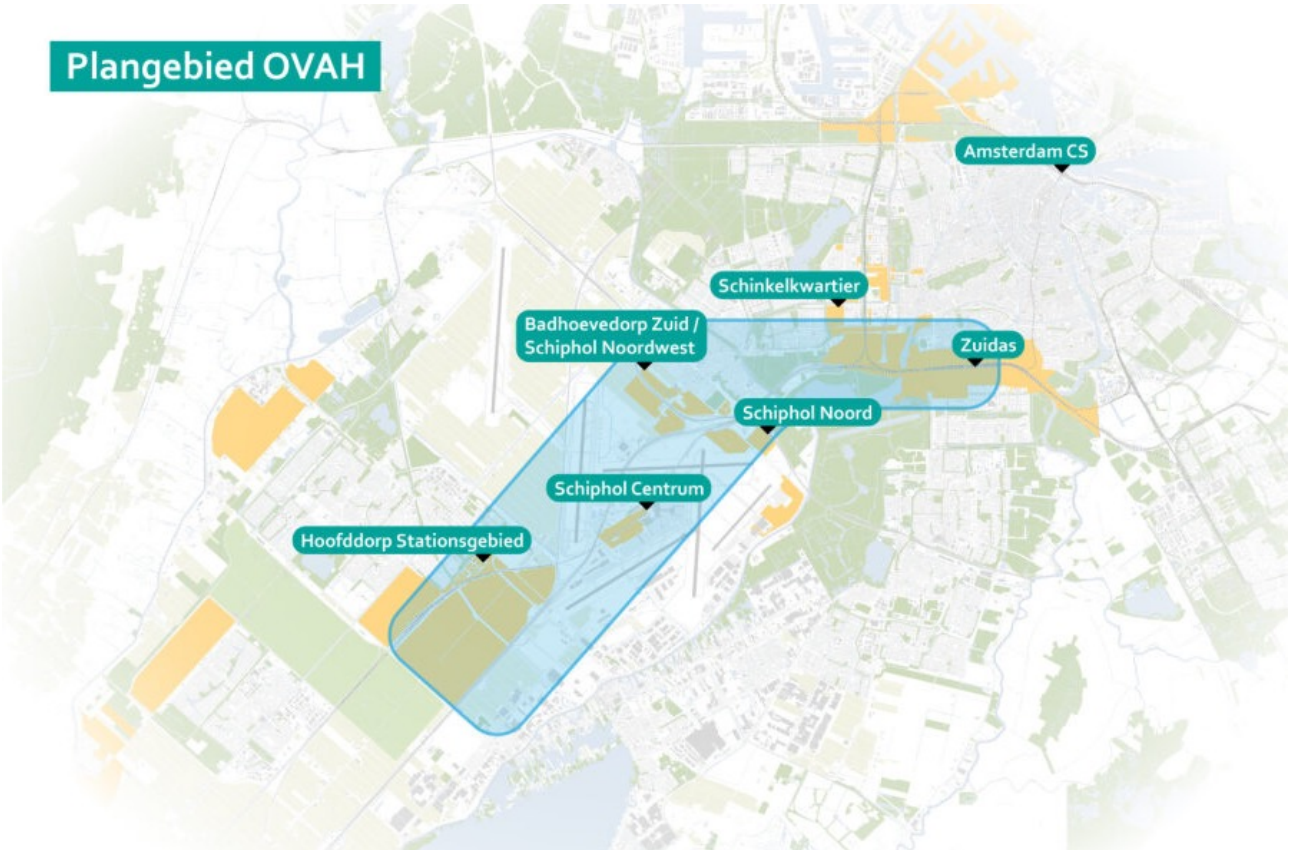
De verstedelijking van de MRA heeft invloed op mobiliteit, vooral op het openbaar vervoer (ov). Tot 2019, vóór de coronapandemie, groeide het ov-gebruik hier aanzienlijk. Tussen 2013 en 2019 steeg het aantal in-, uit- en overstappers op station Schiphol Airport met 41% en op station Amsterdam Zuid zelfs met 66%. Het gebruik van bus, tram en metro in de MRA groeide in die jaren met ongeveer 40% (Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), 2021, achtergrondrapport Spoor en BTM, Rijksoverheid.nl). Na 2019 zorgden de coronamaatregelen echter voor een scherpe afname van het ov-gebruik. De laatste jaren groeit het aantal ov-reizigers in de MRA weer langzaam, maar nog niet tot het niveau van 2019.[1]

[1] In paragraaf 2.1 wordt op deze problematiek ingegaan.

Prognoses voor de jaren 2030-2040 (zie onder meer IMA, 2021) laten echter zien dat het ov-gebruik weer zal groeien, aangejaagd door het toenemend aantal woningen en bedrijven. Het bestaande ov-systeem kan deze voorspelde groei niet aan, wat tot een slechtere bereikbaarheid zal leiden. Dit geldt niet alleen voor het gebied zelf, maar ook tussen de MRA en Rotterdam, Den Haag, Utrecht en in relatie tot internationale treinbestemmingen.

Daarnaast blijkt uit de IMA 2021 dat er in de toekomst knelpunten ontstaan in de Schiphol-spoortunnel, ook na afronding vanlopende projecten om de capaciteit van de Schiphol-spoortunnel de komende jaren te vergroten. Bovendien is het op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid nu al zo druk, dat zonder aanpassingen aan het ov-systeem in de toekomst geregeld crowd management nodig is om perrons en de stijgpunten veilig te houden. Bovendien staat de MRA voor een grote woningbouwopgave. In de Woondeal MRA (2023) staan afspraken tussen Rijk en regio om vóór 2030 175.000 extra woningen te realiseren (ten opzichte van 2023). Het 'Verstedelijkingsconcept' (MRA Verstedelijkingsconcept 2050, november 2021) gaat ervan uit dat er in 2050 ruim 325.000 woningen bijgebouwd zijn (ten opzichte van 2023). Daar komt bij dat er in de MRA ten opzichte van 2023 ook veel arbeidsplaatsen bij komen.

Deze extra verstedelijking verhoogt de druk op het mobiliteitssysteem, terwijl de wegen en het ov in de MRA nu al tegen hun capaciteitsgrenzen aanlopen. Het is een uitdaging om in deze dynamiek een duurzaam en aantrekkelijk woon-,



Figuur 1: Plangebied project ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer.

leef- en vestigingsklimaat te behouden. Een duurzame ontwikkeling van het gebied vraagt ook om een vermindering van het aantal korte-afstandsvluchten vanaf en naar Schiphol.

Een goed ov versterkt de positie van het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp als internationale entree van Nederland. Een internationaal georiënteerde en toekomstbestendige ontwikkeling is essentieel voor het versterken van dit gebied. Met een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen en groen.

De Schipholspoortunnel is van groot regionaal, nationaal en internationaal belang. Zowel de Schiphollijn uit Rotterdam/Den Haag en Leiden, als de Hogesnelheidslijn (met internationale bestemmingen als Londen, Parijs, Brussel en nationale bestemmingen als Breda en Rotterdam), maken gebruik van de tunnel. Daarnaast wordt de tunnel vanaf dienstregeling 2025 gebruikt voor de regionale (Airport) Sprinter op de Westtak (richting Amsterdam Sloterdijk) en op de Zuidtak (richting Almere). Door zijn centrale ligging en beperkte capaciteit is de tunnel een knelpunt ('flessenhals') in het ov-systeem. Dit belemmert nationale en internationale ambities voor het spoornetwerk (zie ook **Toekomstbeeld ov, Ministerie IenW, januari 2024**)[2].

Het project ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) richt zich op het bereikbaar en leefbaar houden van de MRA. Dit is van groot belang gezien de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, arbeidsplaatsen en economie, die zorgen voor meer ov-gebruik. Het project OVAH heeft de status van een MIRT-verkenning. Het doel van deze verkenning is tot één voorkeur te komen voor een ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Dit gebeurt door (vanuit een helder geformuleerde probleemstelling) een longlist aan oplossingsrichtingen op te stellen. En vervolgens via een shortlist van kansrijke project-alternatieven tot één voorkeursalternatief te komen.

De projectalternatieven richten zich op het oplossen van regionale, nationale en internationale ov-bereik-baarheidsproblemen en dragen daarmee bij aan brede welvaartsdoelstellingen. Figuur 1 geeft het globale plangebied van het project ov-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer weer.

[2] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/19/bijlage-2-situatieschets-herijking-tbov

Het project OVAH is onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van de Rijksoverheid. Met dit programma verbetert het Rijk de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. Rijk en regiopartijen hechten groot belang aan het oplossen van de problemen en dragen financieel bij. Rijk en regio hebben daarom besloten om deze MIRT-verkenning (een verplichte stap om tot het realiseren van een oplossing te komen) samen uit te voeren. Hierbij is afgesproken dat het Rijk de verkenning voor 100% financiert (Samenwerkingsovereenkomst MIRT-verkenning OVAH, Staatcourant nr. 1439-n1).

Dit onderzoek heeft de naam Verkenning Openbaar Vervoerverbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH).

Alle MIRT-projecten doorlopen een vaste procedure: onderzoeksfase (formulering initiatief), verkenningsfase, planning- en studiefase, aanlegfase (realisatie) en beheer. De MIRT-Voorbereidingsfase is al afgerond; de ZWASH-onderzoeken ('Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp') leidden tot formulering van het projectinitiatief (zie voor meer informatie paragraaf 2.3). De MIRT-verkenning is de tweede stap en bestaat op zichzelf weer uit vier fasen: start, analyse, beoordeling en besluitvorming. Deze laatste fase resulteert in een zogenaamde Voorkeursbeslissing. De bewindspersoon van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) neemt deze beslissing, in nauw overleg en samenwerking met de bestuurders van de andere partijen in de Samenwerkingsovereenkomst. Is aan de voorwaarden van de Voorkeursbeslissing voldaan, dan wordt besloten of de volgende stap van het project gezet kan worden: de planning- en studiefase. Na die fase volgt de realisatie van het project.

In bijlage 1 zijn de fasen van MIRT-projecten en een MIRT-verkenning schematisch opgenomen. Op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken spraken Rijk en regio een voorkeur uit voor het alternatief metro met een tracé via Schiphol Noordwest naar Hoofddorp. Deze voorkeur bekrachtigde de staatssecretaris van IenW in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest Nederland van 11 november 2022 (Kamerstuknummer 36200 A nr. 9, d.d. 14 november 2022).

Op 11 november 2022 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest Nederland besloten om een MIRT-verkenning te starten naar de ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH). Momenteel zit de verkenning in de analytische fase. Hierin worden (op hoofdlijnen) de mogelijke oplossingsrichtingen beoordeeld door experts. Het resultaat is een beperkt aantal alternatieven voor de lange termijnoplossing. In de analytische fase wordt ook de eerste stap van een mer-procedure gezet: het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD; oftewel: dit document). De ontwerp-NRD van voorjaar 2024 is gepubliceerd en ter inzage gelegd, waardoor derden hebben kunnen meedenken en inspreken op de in het MER uit te werken en te onderzoeken alternatieven.

1.2. MER-plicht en mer-producten

Vanwege artikel 16.34 en artikel 16.36 van de Omgevingswet is het nemen van een Voorkeursbeslissing in het kader van een MIRT-verkenning plan-MER-plichtig. Dit betekent dat om de Voorkeursbeslissing te kunnen nemen een plan-MER opgesteld moet worden. Het bevoegd gezag moet vanwege artikel 16.38 van de Omgevingswet bestuursorganen en instanties (wettelijke adviseurs) raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Deze stap is 'vormvrij'. Dat betekent dat het bevoegd gezag zelf bepaalt op welke wijze zij hieraan invulling geeft. Normaliter stelt het bevoegd gezag een document op over de reikwijdte en het detailniveau: de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De ontwerp-NRD is van adviezen voorzien door wettelijke adviseurs en lag ter inzage voor inspraak in de periode van 27 maart 2024 t/m 7 mei 2024.

Alle ontvangen zienswijzen en adviezen van de wettelijke adviseurs hebben een reactie en een antwoord gekregen en zijn vastgelegd in een Nota van Beantwoording (NvB). De NvB is als bijlage 2 van de NRD opgenomen. De zienswijzen en adviezen leidden tot aanpassingen aan de alternatieven en varianten zoals die in de ontwerp-NRD zijn opgenomen (zie daarvoor hoofdstuk 3 van deze definitieve NRD). De adviezen van de wettelijke adviseurs en voortschrijdende inzichten van de initiatiefnemers leidden tot aanpassingen in het beoordelingskader (zie paragraaf 4.4 van deze NRD).

Het inwinnen van een advies over de reikwijdte en het detailniveau van een plan-MER bij de landelijke, onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) is vanwege

de Omgevingswet niet verplicht. Echter, in het kader van zorgvuldigheid en transparantie is gekozen om dat wel te doen. De Commissie mer bracht haar advies op 9 juli 2024 uit. Het advies is te vinden op de website van de Commissie mer onder projectnummer 3838 **(www.commissiemer.nl/adviezen/3838).**

De initiatiefnemers en de bevoegde gezagen onderschrijven het advies van de Commissie mer over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie in het op te stellen plan-MER. Zij nemen het advies dan ook grotendeels over. Op enkele punten wordt het advies niet (geheel) gevolgd. Dit betreft de volgende punten:

- De uitwerking van halte-/stationsvarianten vindt niet apart plaats, maar maakt (integraal) onderdeel uit van de ontwerpen van de tracés van de verschillende alternatieven en varianten. De gevolgen van een halte/station op specifieke locaties aan het betreffende tracé- voor de netwerkkwaliteit worden wel bekeken.
- De Commissie adviseert om de Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario's van 2025 te hanteren. Door de initiatiefnemers en de bevoegde gezagen is echter besloten dat wordt gewerkt met de WLO-scenario's die in 2024 beschikbaar zijn. Moet er gewacht worden op de WLO-scenario's van 2025, dan kan het plan-MER niet tijdig kan worden afgerond ten behoeve van de besluitvorming (de MIRT Voorkeursbeslissing).
- Ten aanzien van klimaat- en toekomstbestendigheid worden geen doorkijken gegeven voor de specifieke termijnen van 25, 50 en 75 jaar in de tijd vooruit. Dit mede omdat de onzekerheden daarbij zo groot zijn dat deze doorkijken geen betrouwbare beslisinformatie opleveren. Er wordt wel een klimaatstresstest uitgevoerd, net als een algemene kwalitatieve doorkijk in de toekomst. Over klimaatbestendigheid van de ontwerpen wordt (waar mogelijk) rekening gehouden met de klimaatscenario's van KNMI.
- Met betrekking tot het aspect geluid zal de cumulatieve geluidsbelasting niet kwantitatief worden bepaald (berekeningen), maar kwalitatief worden beschouwd. Er is namelijk geen passend akoestisch model beschikbaar van het plan- en studiegebied waarmee de cumulatie kan worden berekend. De inspanning die het opzetten en inrichten van zo'n model kost, staat niet in verhouding tot de beslisinformatie die deze cumulatieberekening zou opleveren. Piekniveaus zullen kwalitatief worden beschreven in plaats van het uitvoeren van berekeningen. Piekniveau is bovendien een aspect dat bij industrielawaai wordt beschouwd en waarvoor normen gelden. Bij infrageluid speelt dit niet en zijn er ook geen wettelijke normen. Een piekniveau treedt bijvoorbeeld op bij een apparaat in een inrichting wat kortstondig een verhoogd geluidniveau geeft. Bij infrageluid worden de gemiddelde niveaus getoetst die over een etmaal in dag-, avond- en nachtperiode optreden.
- Omdat in deze verkenningsfase nog vrijwel niks bekend is over de fasering en bouwwijze van de alternatieven, is het niet mogelijk uitspraken te doen over de te verwachten verkeersstromen als gevolg van de bouw en aanleg. Daarom wordt mogelijke verkeershinder (en andere effecten tijdens de bouw- en aanlegfase) alleen kwalitatief en op hoofdlijnen beschouwd.
- Ten aanzien van de mogelijke effecten op Natura2000-gebieden wordt eerst een voortoets uitgevoerd. Aan de hand van de uitkomsten hiervan wordt bepaald of een Passende Beoordeling nodig is.
- Tot slot, ten aanzien van het differentiëren van effecten op ruimtegebruik naar sociaaleconomische status en nabijheid ten opzichte van het project; dit wordt waar bekend en relevant benoemd. Er vindt geen beoordeling plaats.

1.3. Initiatiefnemer, bevoegd gezag en te nemen besluit

De projectorganisatie handelt als initiatiefnemer namens acht opdrachtgevers: de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol Nederland B.V., Schiphol Area Development Company (SADC) en Nederlandse Spoorwegen (NS). In het kader van de plan-mer-procedure voor de MIRT-verkenning OVAH besloten de vier bevoegde gezagen (Amsterdam, Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en het Rijk) om gezamenlijk op te trekken. De opdrachtgevers laten zich adviseren door (in ieder geval) de volgende partijen: ProRail, KLM, GVB, Connexxion en Rijkswaterstaat (RWS).

Er is nog geen Voorkeursbeslissing genomen. Daarom is nog niet duidelijk welke overheidsinstantie als bevoegd gezag optreedt in het kader van de

mer-procedure MIRT-verkenning OVAH. Afhankelijk van de uiteindelijke beslissing (waarbij een keuze voor metro, regionale bus of trein mogelijk is) kan dit zijn: de gemeente Amsterdam en/of de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland of het ministerie van IenW. Zolang er nog geen Voorkeursbeslissing is genomen, is er sprake van vier bevoegde gezagen: ministerie van IenW, de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. De taken van de vier bevoegde gezagen worden gecoördineerd en daar waar mogelijk en nodig gedelegeerd naar de projectorganisatie OVAH.

Op de volgende momenten is betrokkenheid van de bevoegd gezagen nodig:

- Terinzageleggingen NRD en MER (incl. voornemen verkenning ex art. 5.47 Ow); Raadpleging wettelijke adviseurs (artikel 16.38 lid 1 Ow);
- Inwinnen adviezen Commissie mer (vrijwillig: advies reikwijdte & detailniveau, verplicht: toetsingsadvies MER (art. 16.39 Ow));
- Beslissing over in beschouwing nemen zienswijzen en adviezen (artikel 5.48 lid 3 Ow);
- Besluiten tot vaststellen en publiceren definitieve NRD (inclusief Nota van Beantwoording) en MER.

Afhankelijk van de voorkeursbeslissing, wordt in de plannings- en studiefase een Projectbesluit of een besluit tot een Gemeentelijk Project van Publiek Belang (GPPB) genomen. De wettelijke procedures die hierbij horen worden dan doorlopen. De Voorkeursbeslissing wordt na de planning- en studiefase ook planologisch-juridisch vastgelegd in (een wijziging van) de Omgevingsvisies en/of Omgevingsplannen van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en/of de provincie Noord-Holland. Deze ruimtelijke plannen (en herzieningen daarvan) kennen hun eigen besluitvormingsprocedures, inclusief inspraakmomenten.

1.4. Plan-MER en andere producten in MIRT-verkenning

Het plan-MER is één onderdeel van de MIRT-verkenning. De verkenning als totaal (en de afwegingen die daarin worden gemaakt) is breder. Ten behoeve van deze bredere afweging worden de alternatieven en varianten verder uitgewerkt. Ook wordt bekeken hoe exploitatie er mogelijk uitziet. De alternatieven en varianten worden zo ontworpen dat ze zo toekomstbestendig mogelijk zijn en eventuele toekomstige uitbreidingen van het ov-netwerk niet onmogelijk maken. Uiteraard worden de tracés zo kostenefficiënt mogelijk ontworpen. Ook worden ramingen van de kosten van de aanleg van de infrastructuur opgesteld[3].

Tijdens het opstellen van het plan-MER, wordt gelijktijdig de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit 2021 (waarin de drie alternatieven en drie varianten zijn onderzocht) actueel gemaakt en uitgebreid met brede welvaart-indicatoren. Daarom wordt aan de MKBA de methode Integrale Kijk op Bereikbaarheid (IKOB) toegevoegd. Ook de MKBA levert informatie op voor de Voorkeursbeslissing MIRT. Op deze wijze worden in de Verkenning alle alternatieven en varianten breed getoetst.

1.5. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de problemen en de knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid, capaciteit en veiligheid van het ov in de MRA. Aansluitend worden de doelstellingen van het OVAH-project uiteengezet, waaraan de mogelijke oplossingsrichtingen (voornemen en alternatieven) worden getoetst. Ook komt in hoofdstuk 2 de voorgeschiedenis van verkenning aan de orde. Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke oplossingsrichtingen voor de geformuleerde problemen: van longlist naar shortlist. Daarnaast beschrijft dit hoofdstuk de alternatieven en varianten van de shortlist die in het plan-MER onderzocht worden. Hoofdstuk 4 beschrijft de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen plan-MER: welke aspecten worden in het plan meegenomen en op welke wijze worden ze onderzocht. Ook gaat het hoofdstuk in op het studie- en plangebied en op de beoordelingsmethodiek. Hoofdstuk 5 schetst de vervolgstappen in de mer-procedure van de MIRT-verkenning na de publicatie van deze NRD. De NRD sluit af met hoofdstuk 6, over participatie.

[3] De kostenraming van het inpassingsontwerp bestaat uit zowel de Investeringskosten als de Instandhoudingskosten. De instandhoudingskosten beslaan een periode van 100 jaar, zodat alle elementen minstens één keer zijn vervangen. Buiten de scope van de Instandhoudingskosten vallen de exploitatie van bus, tram en trein. Hieronder wordt verstaan de kosten van het materieel en opbrengsten voor gebruik.



2. Achtergrond van deze MIRT-verkenning

2.1. Probleemstelling

In de MRA, tussen Amsterdam Zuid en de Haarlemmermeer, bevindt zich de Schiphol-spoortunnel; een belangrijk traject in het nationale en internationale spoornetwerk. Schiphol Airport en Amsterdam Zuid behoren tot de drukste treinstations van Nederland, die ook in de toekomst sterk groeiende reizigersaantallen aan moeten kunnen. Station Amsterdam Zuid is naast treinstation ook een zeer druk metrostation[4]. Op de Zuidas en in Hoofddorp wordt een substantiële hoeveelheid extra woningen gebouwd, waarbij het de ambitie is om deze woningen per ov goed bereikbaar te maken[5]. Economisch kan dit gebied worden versterkt in haar rol als internationale entree van Nederland.

Om kansen te benutten en problemen op te lossen is het noodzakelijk om de ov-capaciteit en -kwaliteit in dit gebied verder te verbeteren. Een uitstekende ov-kwaliteit vergroot immers de bereikbaarheid en leefbaarheid van een gebied.

Deze NRD is veelal gebaseerd op informatie uit eerder onderzoek, met name uit de periode 2019-2021 (zie ook paragraaf 2.3). Dit onderzoek analyseert zowel de situatie in deze periode als de verwachte toekomstige situatie in 2040. Uit die analyses blijkt dat er in 2019 al grote capaciteits- en kwaliteitsproblemen waren met het ov in het gebied – en dat zonder maatregelen die problemen in de toekomst toenemen.

Uit recent onderzoek (KiM, oktober 2023, 'Waar is de ov-reiziger gebleven?' en de situatieschets Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, Ministerie IenW, januari 2024) blijkt dat de effecten van de coronamaatregelen tussen 2019 en 2023 doorwerkten in het gedrag van ov-gebruikers. Oorzaken hiervan zijn onder andere het toegenomen thuiswerken en digitaal vergaderen. Hierdoor is in 2023 het ov-gebruik landelijk ongeveer 20% lager dan in 2019. Hierbij is de afname van bus-, tram- en metrogebruik (BTM) groter dan van het treingebruik.

Voormalig ov-reizigers gebruiken nu meer dan voorheen de auto of de (elektrische) fiets. De ontwikkeling in en rond Amsterdam wijkt iets af van het landelijk gemiddelde, mede door het hogere aandeel toeristen en dagjesmensen.

[4] Ook in het bussysteem zijn er in de corridor capaciteitsbeperkingen vanwege veiligheidseisen in de Abdijtunnel en de Buitenvelderttunnel.

[5] Het aantal nieuwe woningen in het Schinkelkwartier wordt als autonoom verondersteld, maar deze woningen profiteren uiteraard wel van de verbeterde ov-bereikbaarheid.

Bij BTM-Amsterdam is op een gemiddelde werkdag sprake van een teruggang van 12% (in plaats van 20%). In het weekend zit het BTM-gebruik in 2024 alweer op het niveau van 2019. De spits blijft op werkdagen wat meer achter, een daling van 17%. Waarschijnlijk als gevolg van thuiswerken en meer elektrische fietsen.

Het gedragseffect lijkt structureel. Bovendien leidt het tot ongewenste ontwikkelingen zoals meer files. Dit betekent ook dat de ov-problemen die zich nu voordoen minder groot zijn dan in 2019/2020 werd gedacht. Echter betekent dit niet dat middellange en lange termijnproblemen daarmee zijn opgelost. Zo verwacht het KiM dat het ov-gebruik in 2029 weer op het niveau van 2019 zit. Als gevolg van de realisatie van nieuwe woon- en werklocaties in de MRA wordt verwacht dat het ov-gebruik weer zal groeien. Ook flankerend beleid van diverse overheden, (waaronder de gemeente Amsterdam) ten aanzien van 'modal shift' (het stimuleren van ov- en fietsgebruik en lopen) heeft invloed op reisgedrag en ov-gebruik. Of de oorspronkelijke prognoses voor 2040 werkelijkheid worden, zal moeten blijken.

Met het bovenstaande in het achterhoofd zijn in deze regio vier toekomstige ov-problemen vastgesteld (bron: Probleemanalyse voor de MKBA OV ZWASH, oktober 2021):

1. Capaciteitsknelpunten in de Schipholspoortunnel die leiden tot het niet kunnen verwezenlijken van regionale en nationale ambities van het hoofdrailnet (HRN).
2. Veiligheids- en capaciteitsknelpunten op de treinstations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid;
3. Stagnatie stedelijke knooppuntontwikkeling in de MRA.
4. Te weinig mogelijkheden om korte-afstandsvluchten van en naar Schiphol te substitueren door internationale treinen.

2.1.1. Probleem 1: Capaciteitsknelpunt Schipholspoortunnel

Door de Schipholspoortunnel reizen dagelijks 261.000 mensen (2019). De tunnel heeft momenteel vier sporen waarop nu maximaal 26 treinen per uur per richting kunnen rijden. Daarmee is het één van de drukst bereden trajecten in Nederland.
Met zijn centrale ligging en beperkte capaciteit is de tunnel een 'flessenhals' in het geïntegreerde ov-systeem en belemmert daardoor nationale en internationale ambities voor het spoornetwerk (zie ook OV-Toekomstbeeld 2040, Ministerie IenW, januari 2024).

Het capaciteitsprobleem kort samengevat: de treinen die nodig zijn om de vervoersbehoefte van de toekomst (2040) en de ambities mogelijk te maken, passen niet op het bestaande spoor. Bovendien zijn de treinen op piekmomenten te vol. Voor reizigers betekent dit het volgende.

- Effecten op de zitplaatskans: in bepaalde treinen moeten reizigers in de spits regelmatig langer dan 15 minuten staan. Dit geldt zowel voor reizigers van/naar Schiphol of Amsterdam Zuid als reizigers tussen Leiden en Schiphol of Utrecht en Amsterdam. Extra of langere treinen zijn op het bestaande netwerk niet mogelijk;
- Lange(re) en meer onbetrouwbare reistijden van en naar Amsterdam en Schiphol en verder;
- Met behoud van de nationale ambitie kan het aantal internationale treinen zonder maatregelen nauwelijks worden verhoogd. Daardoor is de vervoerpotentie en de ambitie om het vliegtuig door de trein te vervangen niet realiseerbaar.

2.1.2. Probleem 2: Transferproblematiek treinstations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid

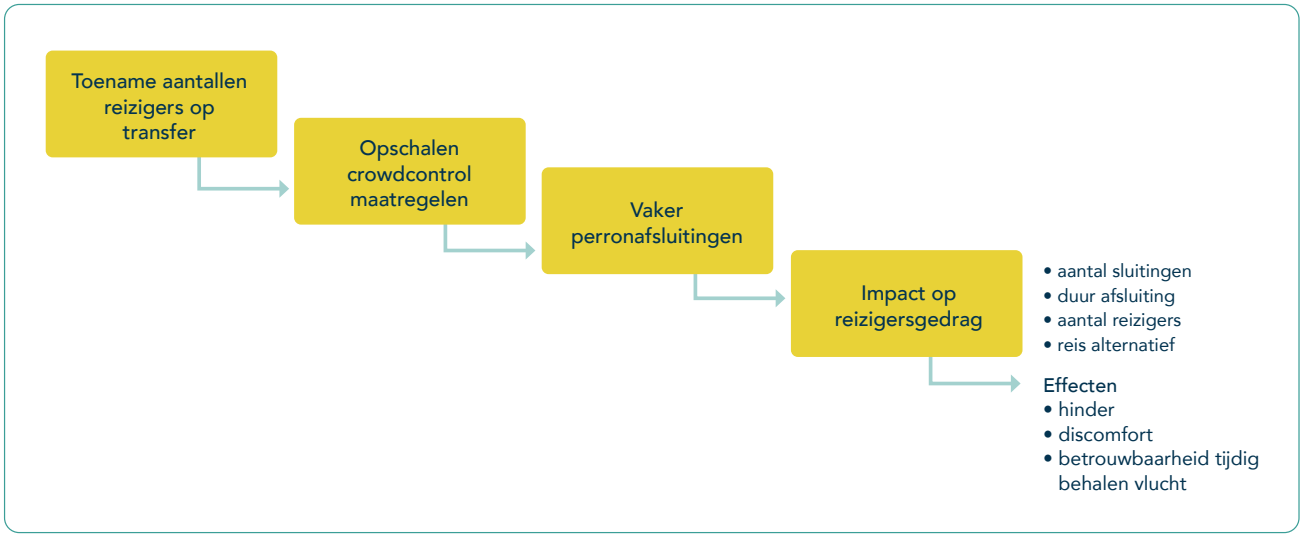
Samenhangend met het capaciteitsknelpunt vormen transferknelpunten op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid in de toekomst een belangrijke opgave, ook met de stationsuitbreidingen die in het kader van het project Zuidasdok op station Amsterdam Zuid worden gerealiseerd, waarbij die voor Schiphol groter zijn dan voor Zuid). Momenteel worden in het kader van Multimodale Knoop Schiphol (MKS) op station Schiphol Airport maatregelen getroffen om de problemen op te lossen voor de middellange termijn.

Met de verwachte toename van het aantal treinreizigers op lange termijn neemt de druk op de transferfaciliteiten verder toe. Daarbij blijkt uit eerdere prognoses aan dat op 'zeer drukke dagen' station Schiphol Airport de hoeveelheid reizigers niet aankan. Dit heeft als gevolg dat in de toekomst de perrontoegangen op Schiphol Plaza om veiligheidsredenen soms tijdelijk moeten worden afgesloten, wat reistijd en comfortverlies voor de reizigers betekent.

Om een werkend vervoersysteem te waarborgen moeten op termijn ook knelpunten in transferstromen tussen modaliteiten op Schiphol worden opgelost.

Concreet kunnen de volgende problemen voor reizigers (zie figuur 2) optreden:

- drukte bij het in-/uitstappen op de perrons en bij het samenkomen van reizigers op de roltrappen/stijgpunten en hier bijbehorende potentieel onveilige situaties;
- langere overstap- en wachttijden, met als gevolg langere reistijden en afhakende reizigers;
- toenemende kans dat de toegang tot de perrons van het treinstation Schiphol Airport tijdelijk wordt afgesloten;
- vertragingen voor reizigers buiten de corridor, doordat calamiteiten rond Schiphol doorwerken in het landelijke spoorsysteem;
- doorwerken van de problemen op de logistiek van de luchthaven waardoor luchtreizigers hun vlucht of aansluitend ov kunnen missen.



Figuur 2: Gevolgen veiligheids- en capaciteitsknelpunten op stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid.

2.1.3. Probleem 3: Stagnatie stedelijke knooppuntontwikkeling

In Nederland moeten op een termijn van 20 jaar ruim 1 miljoen nieuwe woningen worden gebouwd (zie Kamerbrief over provinciale woningbouwafspraken 2022-2030, oktober 2022). De MRA neemt daarvan circa 1/3 deel voor zijn rekening. Belangrijke locaties binnen de MRA waar dit kan, zijn onder andere de Zuidas, het Schinkelkwartier en de stationsomgeving van Hoofddorp. De aantrekkelijkheid voor woningbouw en bedrijven in deze gebieden hangt voor een groot deel samen met hun ov-bereikbaarheidspotentie. In eerdere paragrafen is aangegeven dat deze ov-bereikbaarheid op korte termijn al onder druk staat en op langere termijn een groot probleem zal zijn. Risico is daarmee dat een deel van de woningplannen niet of minder snel gerealiseerd zal worden indien de ov-bereikbaarheid niet verbetert. Het gehele gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp leent zich vanwege de unieke ligging en grote economische dynamiek uitstekend voor het accommoderen van een deel van de verstedelijkingsopgave voor de MRA. Hierbij wordt uitgegaan van de ontwikkeling van 325.000 woningen en het toevoegen van 270.000 banen in de MRA (tot 2050). Prognoses hebben uitgewezen dat het kan gaan om circa 10.000 woningen en circa 66.000 niet gerealiseerde arbeidsplaatsen verdeeld over Zuidas, Schiphol-Noordwest, en Hoofddorp stationsomgeving (Rapportage ruimtelijk-economische ontwikkelingen ZWASH-onderzoeksfase 5, november 2021). Voor het project OVAH wordt een achttal nieuwe woon- en werklocaties in beschouwing genomen (zie Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, bijlage 2). Ook de vanuit duurzaamheid en leefbaarheid gewenste inrichting van de wijken (mobiliteitsprofiel met lage parkeernormen) komt zonder goede ov-bereikbaarheid onder druk te staan (Rapportage ruimtelijk economische ontwikkelingen, Buck Consultants en Must Stedenbouw, 2021).

2.1.4. Probleem 4: Weinig mogelijkheden om korte-afstandsvluchten te substitueren

In de actie agenda Air-rail (zie Tweede Kamerstuk 20-11-2020) zijn ambities opgenomen om alternatieven te bieden voor korte- en middellange afstandsvluchten (tot circa 700 km) van en naar Schiphol. Het gaat dan in eerste instantie over de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn, maar ook vluchten naar andere bestemmingen binnen deze afstand komen in aanmerking. De trein kan een goed alternatief zijn voor deze vluchten, maar dan moet er wel voldoende capaciteit op het spoor zijn en moeten reistijden per trein en ticketprijzen concurrerend zijn aan die van het vliegtuig, zie **Onderzoek ProRail[6].** Zonder het vergroten van de capaciteit van de Schipholspoortunnel èn van station Amsterdam Zuid (project Zuidasdok/derde perron Amsterdam Zuid) is in de toekomst slechts beperkte groei van treinverkeer mogelijk. Er kunnen wel meer internationale hogesnelheidstreinen dan nu door de Schipholspoortunnel rijden, maar dit vraagt andere afwegingen en keuzes voor het spoornetwerk, bijvoorbeeld het beperken van het aantal nationale treinen. In het Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstuknummer 23546, nr. 746 van 29 januari 2021) zijn ambities voor het aantal nationale en internationale treinen opgenomen. De ambitie is om meer internationale treinen te rijden. Met behoud van de nationale ambities kunnen deze internationale ambities niet worden ingevuld zonder maatregelen voor de Schipholspoortunnel.

2.2. Doelstellingen

De beschreven problemen en knelpunten leiden tot vier doelstellingen voor deze MIRT-verkenning. Deze doelstellingen vormen ook het kader voor de toetsing van eventuele aanvullende alternatieven en varianten uit het inspraak- en participatieproces (zie hoofdstuk 6).

Doelstelling 1:
oplossen capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel en daarmee landelijk spoornetwerk conform OV-toekomstbeeld 2040 mogelijk maken

De spoorsector werkt momenteel hard aan de invoering van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Dit houdt in dat op de drukste corridors iedere tien minuten een trein rijdt (de zogeheten 6Basis dienstregeling). Hiermee wordt een eerste stap gezet op weg naar het spoorboekloos rijden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de twaalf provincies, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de spoorpartijen zetten in het Toekomstbeeld OV (Kamerstuknummer 23546, nr. 746) de ambities neer op het doorontwikkelen van spoorboekloos rijden.

[6] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/12/01/bijlage-2-onderzoek-prorail-internationaal-reizigersvervoer-geredigeerd

Hiermee kan ook de toekomstige vervoersvraag worden opgevangen en ambities worden ingevuld.

De hierbij behorende Ontwikkelagenda TBOV (2021) wordt landelijk breed gedragen en maakt uitbreiding van de capaciteit in de Schipholspoortunnel noodzakelijk. Om in de toekomst voldoende capaciteit op het spoor te blijven bieden is in het TBOV een robuuste Basis gedefinieerd in twee stappen: Stap 1 is een overstap naar een landelijke dienstregeling op basis van 7,5 minuut interval waarvoor een landelijke fictieve dienstregeling is opgesteld (doorgroeireferentie). De ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer wordt beschouwd als noodzakelijke bouwsteen ('robuuste basis stap 2') voor de ambities van het doorontwikkelen van spoorboekloos rijden, samen met keuzes voor de Goederenroutering naar Noordoost Europa.

Doelstelling 2:
verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid

Samenhangend met bovenstaand capaciteits-knelpunt is het transferknelpunt op met name het treinstation Schiphol Airport en in mindere mate station Amsterdam Zuid. Gedurende het drukste deel van de spits kan in de toekomst de druk op de transferfaciliteiten (onder meer op perrons en stijgpunten) dermate hoog worden dat crowd-management ingezet moet worden. Het doel van de Verkenning OVAH is het voorkomen van wachttijden bij stijgpunten en het afsluiten van perrons op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. Hiermee worden de noodzaak voor de inzet van crowd-control en de reistijdverliezen ten gevolge van de transfer omlaag gebracht en het reiscomfort verhoogd, waardoor het ov aantrekkelijker wordt voor de reiziger.

Doelstelling 3:
verbeteren ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties

Het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp leent zich vanwege de unieke ligging en grote economische dynamiek uitstekend voor het accommoderen van een deel van de verstedelijkingsopgave voor de MRA. Hierbij wordt uitgegaan van de ontwikkeling van 325.000 woningen en het toevoegen van 270.000 banen (tot 2050). Het verstedelijkingsconcept van de MRA zet in op de realisatie van een groot deel van de geplande woningen en arbeidsplaatsen in bestaand stedelijk gebied, vlakbij knooppunten van openbaar vervoer. Een belangrijk deel van de landelijke woningbouwopgave kan in het plangebied worden gerealiseerd in de nabijheid van OV-verbindingen.

Het aanpakken van het knelpunt Schipholspoortunnel is dan ook van cruciaal belang voor het realiseren van de ambities voor de verstedelijking in de MRA. Deze kans werd al gezien in de voorlopers van deze MIRT-verkenning, namelijk het project Enter NL (EnterNL, Internationale entree van Nederland, Opgave ontwikkelstrategie Internationale Entree van Nederland, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group november 2017). In dit project werd het belang benadrukt van de corridor Amsterdam Zuid – Schiphol - Hoofddorp als internationale entree van Nederland. Het investeren in de ov-bereikbaarheid van de corridor tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp wordt gezien als van cruciaal belang voor het realiseren van internationaal onderscheidende vestigingsmilieus. Daarmee versterkt uitstekend ov de economische concurrentiekracht van Nederland. Positieve spin-off effecten op het Bruto Binnenlands Product (BBP) zijn te verwachten gezien de internationaal georiënteerde bedrijven op en rond Schiphol en de Zuidas.

Doelstelling 4:
intensivering internationaal treinverkeer

De ambitie voor intensivering van het inter-nationaal treinverkeer hangt samen met de ambitie op het gebied van duurzaamheid alsmede ontwikkelingen in de luchtvaart. Het doel van de projectalternatieven is om de groei van het internationale treinvervoer verder te vergroten en het gebruik van de internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer) te verhogen en zo duurzame mobiliteit verder te bevorderen. We hebben het dan, conform de actie-agenda Air-rail (zie 2e Kamerstuk 20-11-2020), in eerste instantie over de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn.

Goede internationale treinverbindingen zijn nodig naar het zuiden en het oosten. Zonder het oplossen van het Schipholspoortunnelknelpunt en bij het

tegelijkertijd handhaven van de ambities voor het aantal nationale treinen, is het in de toekomst slechts mogelijk om maximaal twee internationale hogesnelheidstreinen per uur/richting te laten rijden door de Schipholspoortunnel. Het betreft hier alleen treinpaden naar het zuiden (Brussel, Parijs, Londen) en niet naar andere bestemmingen. Hiermee is het niet mogelijk om de internationale ambities van het Toekomstbeeld OV te realiseren.

2.3. Voorgeschiedenis MIRT-verkenning OVAH

Het project OVAH kent een lange voorgeschiedenis. Reeds in 2002 is door de voorloper van de Vervoerregio Amsterdam (het ROA) een eerste verkenningenstudie gedaan onder de naam CASH (Corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer). Vervolgens is verder gestudeerd in het kader van OV SAAL lange termijn. Dit heeft geresulteerd in de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (Mainport en Metropool, Versterking van de kracht en kwaliteit van de Schipholregio, beleidsnota, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, april 2016), die in 2014 door de samenwerkende private en publieke partijen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is vastgesteld. In deze structuurvisie is afgesproken om een samenhangende en integrale ambitie op het gebied te ontwikkelen, bestaande uit de elementen bereikbaarheid, ruimtelijke inrichting en ordening en economische ontwikkeling. Hierop aansluitend is in 2014 de ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Haarlemmermeer – Schiphol - Amsterdam opgesteld onder de titel EnterNL. Deze titel weerspiegelt het grote belang dat partijen zien in deze corridor voor Nederland. De conclusie van EnterNL is dat een breed nieuw internationaal vestigingsmilieu mogelijk is op de corridor Haarlemmermeer - Schiphol - Amsterdam Zuid, maar dat daar wel de nodige investeringen voor moeten worden gedaan, met name in het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer (ov) en weg. Ten aanzien van het ov is gesteld dat excellente voorzieningen nodig zijn om de gewenste vestigingsmilieus voor (internationale) bedrijvigheid en woningen te kunnen realiseren.

Om de bereikbaarheidsaspecten nader te onderzoeken is in 2017 onder de vlag van het Rijks-Regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) het MIRT-onderzoek (voorbereidingsfase) Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer gestart (ZWASH). In het BO-MIRT hebben Rijk en Regio afgesproken om voor de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol (MKS) de beschikbare middelen efficiënt in te zetten. Daarmee werd de scope van MKS aangepast van lange termijn naar middellange termijn. MIRT-MKS wordt daarom gezien als een overbruggingsoplossing. Oplossingen voor de langere termijn worden in deze MIRT-verkenning OVAH onderzocht.

Het ZWASH-onderzoek is in een aantal fasen opgedeeld:

- 2018-2019: MIRT-onderzoek ZWASH fase 1 en 2;
- 2019-2020: MIRT-onderzoek ZWASH fase 3;
- 2020: MIRT-onderzoek ZWASH fase 4;
- 2021: MIRT-onderzoek ZWASH fase 5

2018-2019: MIRT-onderzoek ZWASH fase 1 en 2
De scope van deze fasen is beperkt tot de zuidwestkant van de corridor. Problemen en kansrijke oplossingen (op het gebied van ov, auto en fiets) zijn verkend voor een viertal ruimtelijke ontwikkelperspectieven. De programmaraad van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) van 10 april 2019 besloot om de ontwikkelrichting Hotspots (concentratie van de ontwikkelingen rondom de knopen station Schiphol Airport, station Amsterdam Zuid, station Amsterdam Centraal, station Sloterdijk en station Hoofddorp) als vertrekpunt te beschouwen[7].

2019-2020: MIRT-onderzoek ZWASH fase 3
Vanaf ZWASH fase 3 is de scope uitgebreid met de noordwestkant van Amsterdam en is ook de bereikbaarheid voor de (vracht)auto onderzocht.

2020: MIRT-onderzoek ZWASH fase 4
Deze fase van het onderzoek heeft zich qua ov beperkt tot maatregelen op het spoor (Airport Sprinter) en het metrosysteem (verlengen van de Noord/Zuidlijn). Ook zijn combinaties met wegmaatregelen gemaakt. Conclusie hieruit is dat op zowel ov als weg een schaalsprong nodig is, maar dat de ov- en wegmaatregelen nauwelijks interacteren of samenhang vertonen. Wegmaatregelen worden daarom in een aparte werkstroom onderzocht.

Op 25 november 2020 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO-MIRT) besloten om de MIRT-onderzoeksfase ZWASH af te ronden en de conclusies vast te stellen.

[7] SBaB is een gezamenlijk programma van rijk en de metropoolregio Amsterdam (MRA) waarin opgaven op het gebied van bereikbaarheid en ruimtelijke ordening worden aangepakt.

De belangrijkste conclusie was dat het verlengen van de (metro) Noord/Zuidlijn (NZL) tot Hoofddorp een goede oplossing is om ruimte te creëren voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale netwerk. In dit bestuurlijk overleg is ook het Toekomstbeeld OV besproken. In het Toekomstbeeld OV is opgenomen dat het verlengen van de Noord/Zuidlijn één van de essentiële schakels is, waarmee de ambitie om de capaciteit van het landelijke spoorsysteem te vergroten kan worden bereikt.

2021: MIRT-onderzoek ZWASH fase 5

ZWASH-fase 5 stond voor een groot deel in het licht van het voorstel dat het ministerie van IenW, in goede samenwerking met de betrokken partijen, indiende bij het Nationaal Groeifonds (NGF). Ter onderbouwing van dit voorstel deden Rijk en regio in de eerste helft van 2021 uitgebreid onderzoek. Dit leverde heeft onder meer de volgende producten op:

- Een gedetailleerde probleemanalyse;
- Een overzicht van ruim 30 mogelijke oplossingen voor de problemen;
- Het beoordelen van het 'probleemoplossend vermogen' van deze mogelijke oplossingen;
- Het gedetailleerd uitwerken van 5 oplossingen die uit deze toets als meest positief naar voren kwamen;
- Het opstellen van een Maatschappelijke Kosten-Baten analyse (MKBA) voor deze 5 oplossingen.

De resultaten van de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5) zijn bestuurlijk vastgesteld [8] en leidden tot het eerdergenoemde besluit van de staatssecretaris op 11 november 2022 het nemen van een Startbeslissing voor de MIRT-verkenning.

[8] BO ZWASH 2 december 2021.



3. Alternatieven

3.1. Voortraject

Voor het oplossen van de vier problemen (zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.1) is in de vorige MIRT-fase (onderzoeksfase, ZWASH fase 5) met stakeholders een groot aantal oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Dit is de zogenaamde 'longlist' van 33 mogelijke oplossingsrichtingen. In de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5) is daarnaast een toetsingskader opgesteld. Hiermee zijn de mogelijke oplossingsrichtingen uit de longlist met een kwalitatieve analyse getoetst om te komen tot een selectie van projectalternatieven ('zeef 1.1' van het MIRT-proces in een Verkenning).
Er is toen ook aandacht besteed aan een zogenaamd benuttingsalternatief: mogelijkheden om zonder grootschalige investeringen het bestaande spoornet verder te benutten ten opzichte van het nulalternatief (referentie). Hieruit is gebleken dat dit de grootste knelpunten op het spoor weliswaar vermindert, maar niet oplost. Er blijven op belangrijke corridors knelpunten bestaan. Ook leidt dit ertoe dat de druk op het transferknelpunt Schiphol hoger wordt. Daarom is toen besloten om geen benuttingsalternatief in de MIRT-verkenning te betrekken.

De kwalitatieve analyse is gedaan op basis van de criteria doelbereik, onoverkoombare belemmeringen en investeringskosten. Deze toetsing leidde tot vijf projectalternatieven en varianten (de 'shortlist') die in de ontwerp-NRD staan. De in de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5) uitgevoerde stappen en de long- en voorlopige en definitieve shortlist staan in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO, PO OVAH, december 2024). Hiermee is de analytische fase van de MIRT-verkenning afgesloten. De NKO is in bijlage 3 bij deze NRD opgenomen.

3.2. Alternatieven na zienswijzen

3.2.1. Uitgevoerde stappen

De terinzagelegging van de ontwerp-NRD resulteerde in 27 ingebrachte zienswijzen,[9] met verschillende vragen, voorstellen of meningen. Deze zijn afkomstig van overheidsinstanties, buurt- en bewonersverenigingen, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren. In meerdere zienswijzen hebben de indieners verschillende suggesties voor oplossingsrichtingen aangedragen. Voorafgaand aan de toetsing op kansrijkheid is een 'ontvankelijkheidstoets' uitgevoerd. Hierbij is naar verschillende zaken gekeken: of in de zienswijze een oplossingsrichting is benoemd, of deze oplossingsrichting niet al eerder is getoetst en of de oplossingsrichting binnen de globale scope van de verkenning past.

[9] Alle zienswijzen zijn van reacties en antwoorden voorzien in de Nota van Beantwoording, die tegelijk met deze NRD is vastgesteld en is gepubliceerd.

Dit leidde tot 55 suggesties. Aangezien een aantal suggesties dezelfde strekking heeft, zijn deze suggesties ondergebracht in 25 nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen, die allen zijn getoetst op kansrijkheid.

Het eerder gebruikte toetsingskader om van longlist naar voorlopige shortlist te gaan bij de eerste trechtering in de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5) is aangevuld met het criterium "Bijdrage aan ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties". Dit criterium is namelijk één van de vier criteria waaraan wordt getoetst, die in het Startdocument voor de MIRT-verkenning is genoemd. Het gaat erom in hoeverre een projectalternatief bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Het gevolg is dat hierop in de MIRT-onderzoeksfase niet is getoetst. Dit is in de analytische fase van deze MIRT-verkenning gecorrigeerd.

De voorlopige shortlist van de mogelijke oplossingsrichtingen uit de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5, zoals opgenomen in de ontwerp-NRD) én de 27 nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen die uit de zienswijzen voortkwamen, zijn getoetst aan de criteria zoals te zien in onderstaande tabel 1.

De toetsingen zijn verder beschreven en uitgewerkt in de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO, opgesteld door PO OVAH, december 2024). De NKO is een document dat is opgesteld in het kader van de MIRT Verkenning als afsluiting van de analytische fase, opgenomen in bijlage 3 van deze NRD. Deze extra toetsing heeft als resultaat dat er, kijkend naar de 5 projectalternatieven en varianten die in de ontwerp-NRD zijn opgenomen, 2 kansrijke alternatieven bijkomen en 2 alternatieven/varianten afvallen. In de NKO (zie bijlage 3) is toegelicht waarom deze alternatieven afvallen.

Tabel 1: Toetsingscriteria (mogelijke) kansrijke oplossingsrichtingen

Criterium	Aspect
Doelbereik	1. Oplossen capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel
	2. Verminderen overstapproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid
	3. Intensivering internationaal treinverkeer
	4. Bijdrage aan ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties Daarnaast knelpunt niet verplaatsen en uiterlijk rond 2040 gerealiseerd
Onoverkomelijke belemmeringen	Technische of juridische obstakels
Investeringskosten	Als de kosten van de maatregel fors hoger zijn dan het beoogd budget (bandbreedte + 50%) voor de meest waarschijnlijke oplossing, zijnde 3 miljard euro, valt de mogelijke oplossingsrichting af

3.2.2. De vijf basisalternatieven

In tabel 2 staat een overzicht van het resultaat van de toetsing: de vijf alternatieven die doorgaan in de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning en die worden onderzocht in het plan-MER. Deze worden de basisalternatieven genoemd, zijnde principeoplossingen voor de hoofdkeuze voor het voorkeursalternatief voor het ov-systeem aan de zuidwestzijde van Amsterdam

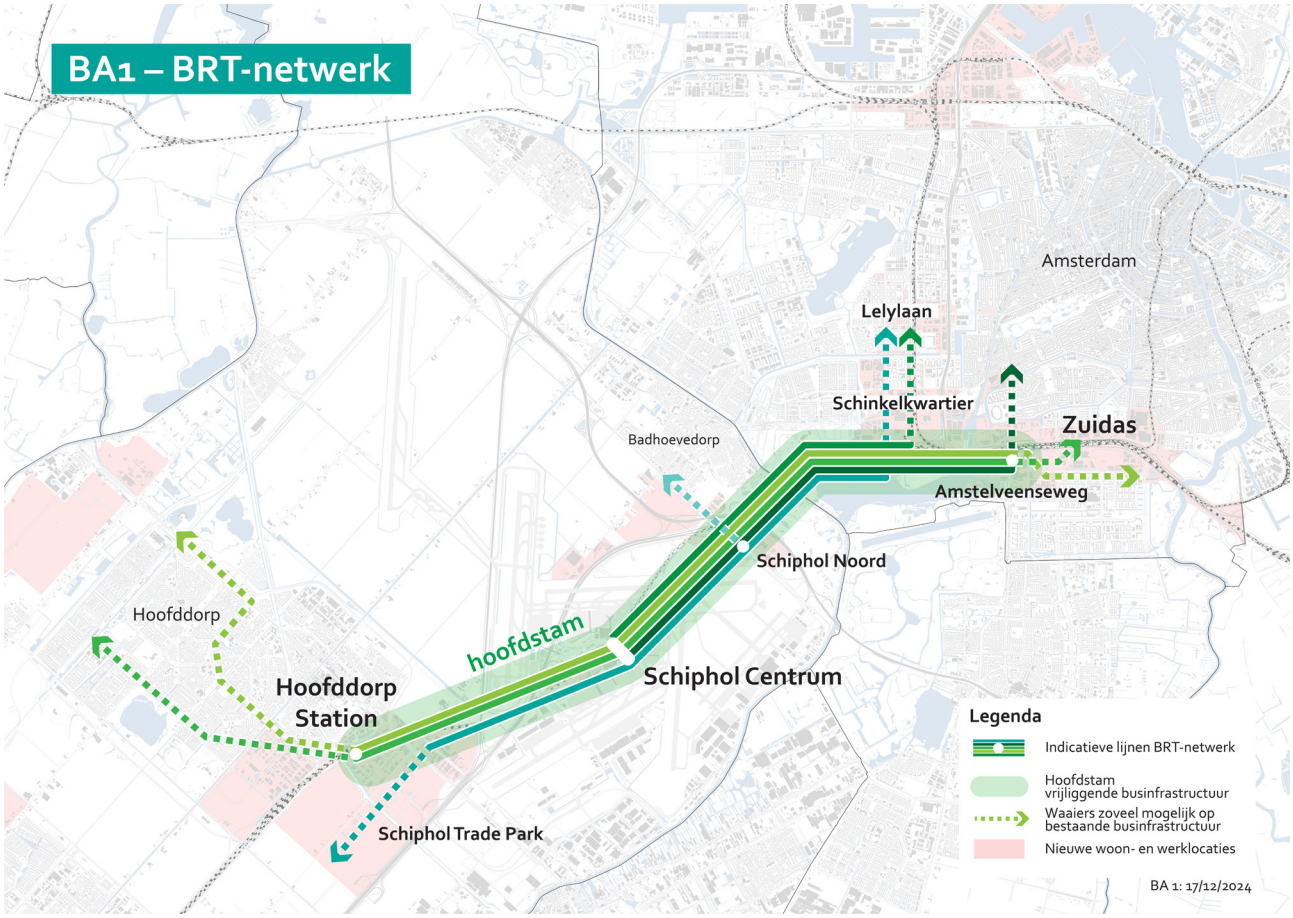
Tabel 2: De vijf basisalternatieven (BA) Deze vijf basisalternatieven worden in de volgende paragrafen toegelicht.

BA1	BRT-netwerk	Nieuw Bus Rapid Transit (BRT)-netwerk via één gedeelde stamlijn, uitwaaierend naar meerdere bestemmingen.
BA2.1	Airport Sprinter Plus	Nieuwe treininfrastructuur voor een verbinding met vaak rijdende treinen (Airport Sprinters) tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum.
BA2.2	City Sprinter	Nieuwe treininfrastructuur voor een verbinding met vaak rijdende treinen (City Sprinters) tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (ondergronds).
BA3.1	Metro tot Schiphol	Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds).
BA3.2	Metro tot Hoofddorp	Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp.

3.2.3. BRT-netwerk

Basisalternatief 1 BRT-netwerk biedt het vervoersconcept Bus Rapid Transit op de corridor Amsterdam – Haarlemmermeer. Het betreft Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de vorm van hoogwaardige, hoogfrequente busdiensten met grote snelheid en betrouwbaarheid over eigen busbanen en met relatief weinig haltes. De BRT-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een stamlijn (hoofdstam) met vrijliggende businfrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam.

Vanuit de hoofdstam waaieren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit via zo veel mogelijk bestaande businfrastructuur. Inzet is dat het BRT-netwerk het mogelijk maakt dat Sprinters niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden. De verkeerskundige analyse en het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kunnen nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit alternatief is een optimalisatie van Projectalternatief 1 uit de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



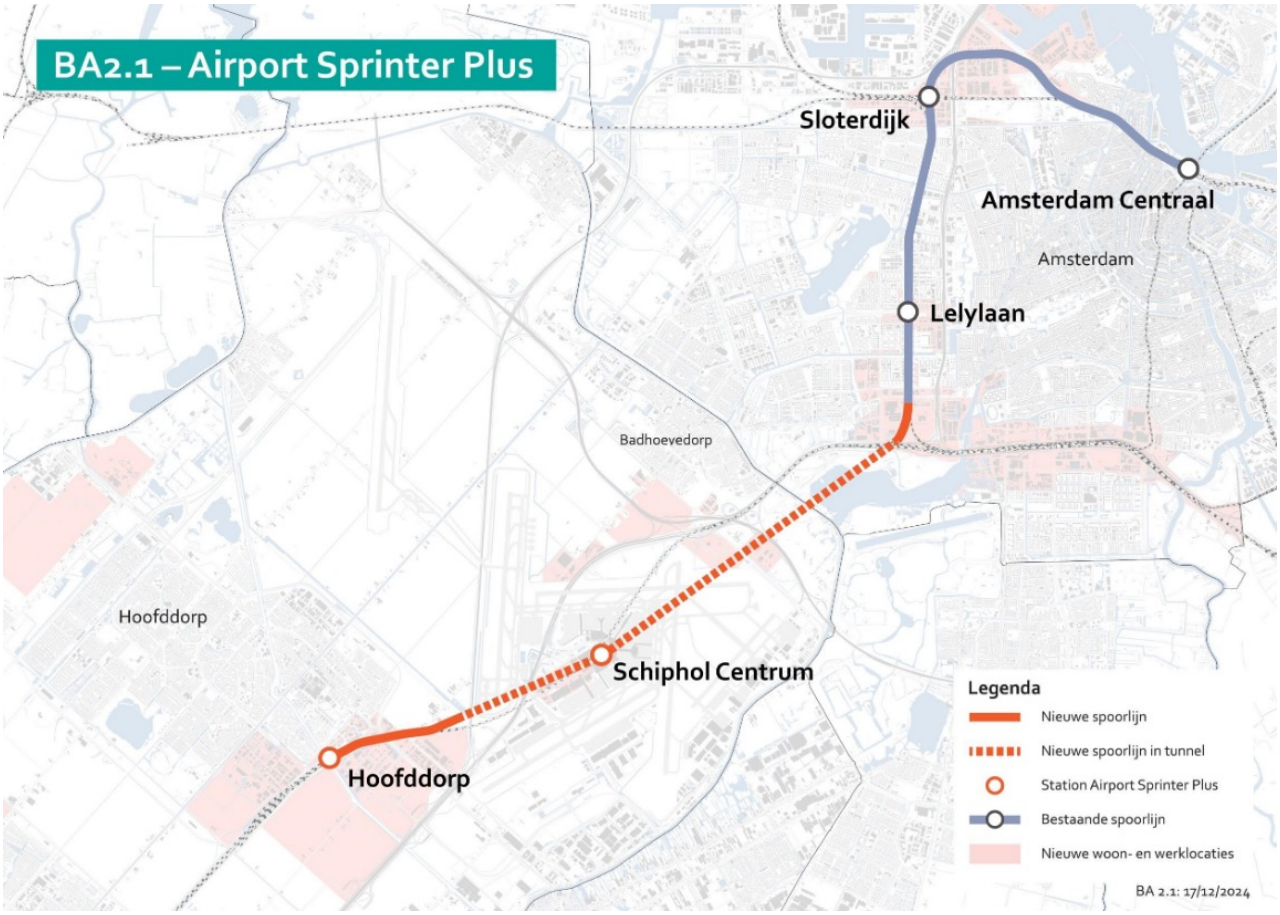
3.2.4. Airport Sprinter Plus

Basisalternatief 2.1 Airport Sprinter Plus biedt een hoogfrequente, snelle treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. Het betreft de doorontwikkeling van de Airport Sprinter die met de ingang van de dienstregeling 2025 is gaan rijden. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station, bij Schiphol Centrum. Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een lange extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.

Inzet is dat het basisalternatief Airport Sprinter Plus het mogelijk maakt dat Sprinters niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden. Bij dit alternatief maken ook overige Sprinters gebruik van de nieuwe treintunnel.

Deze treinen rijden dan dus ook niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel. Bij het basisalternatief Airport Sprinter Plus komt hierdoor meer treincapaciteit in de Schipholspoortunnel vrij dan bij de overige vier basisalternatieven.

Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit basisalternatief komtovereen met projectalternatief 2 uit de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau/ de MIRT-onderzoeksfase



3.2.5. City Sprinter

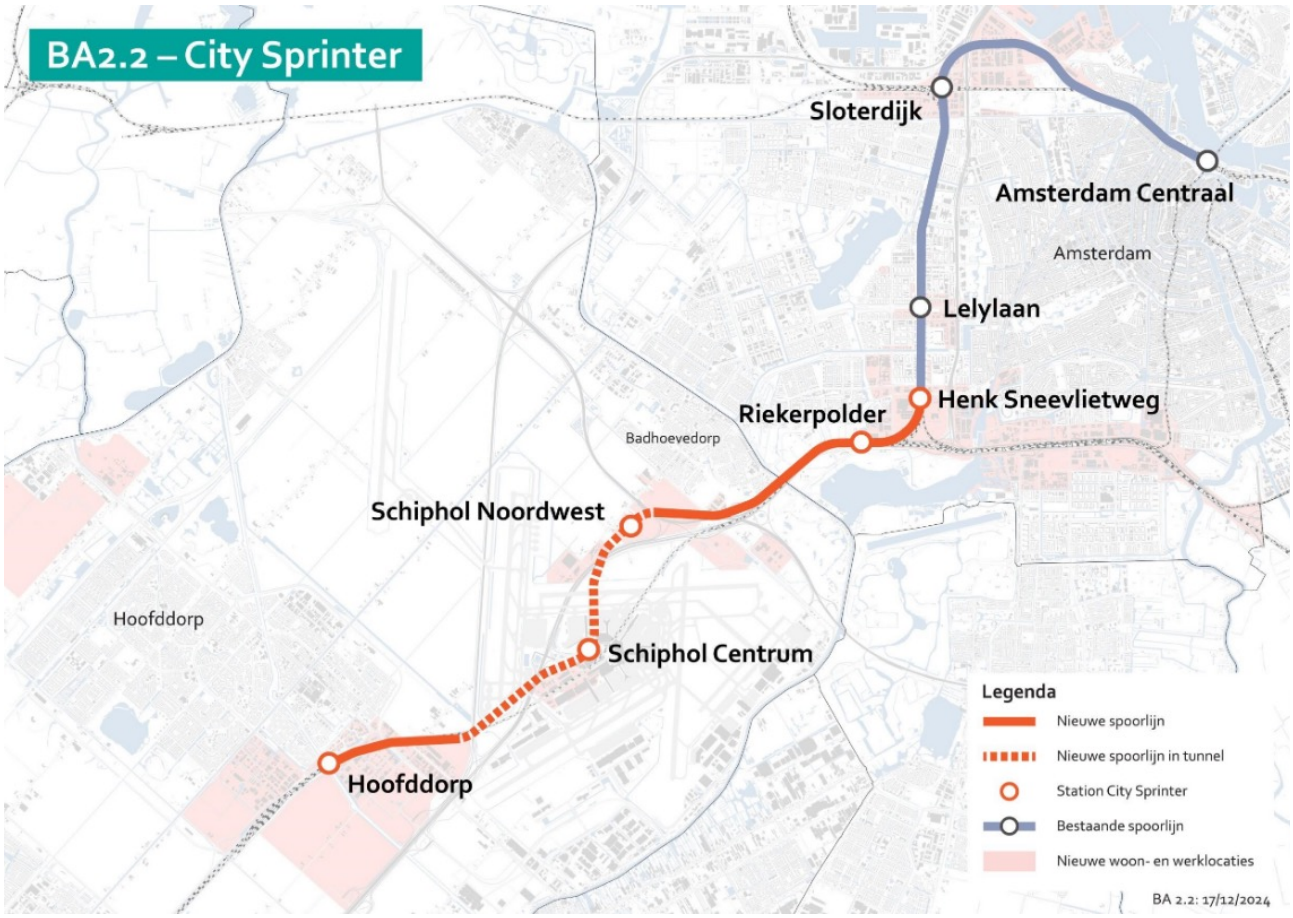
Basisalternatief 2.2 City Sprinter biedt een hoogfrequente treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (ondergronds). Dit ov-concept zit tussen een reguliere trein en de metro in, vergelijkbaar met de S-Bahn in Duitsland.

Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een korte extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.

Dit basisalternatief zorgt ervoor dat de Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden, maar door de nieuwe tunnel.

Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief.

Dit alternatief is nieuw ten opzichte van de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



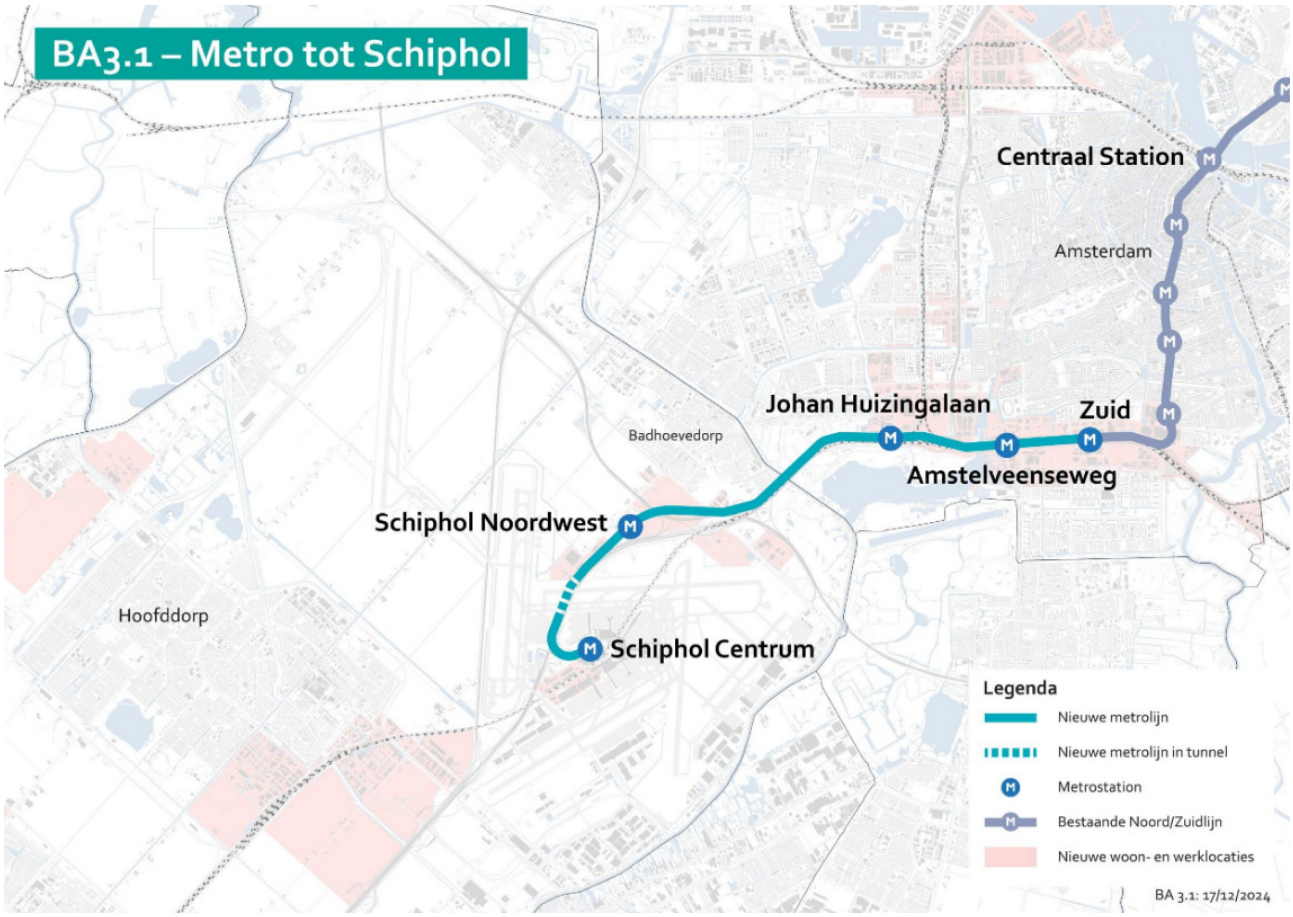
3.2.6. Metro tot Schiphol

Basisalternatief 3.1 verlengt de Noord/ Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar Schiphol via een grotendeels bovengronds tracé. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro binnen het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid, ten noorden van de A4, via een korte metrotunnel onder Schiphol naar een nieuw bovengronds station op Schiphol.

Inzet is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.

Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief.

Dit basisalternatief komt overeen met project-alternatief 3.1 uit de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).

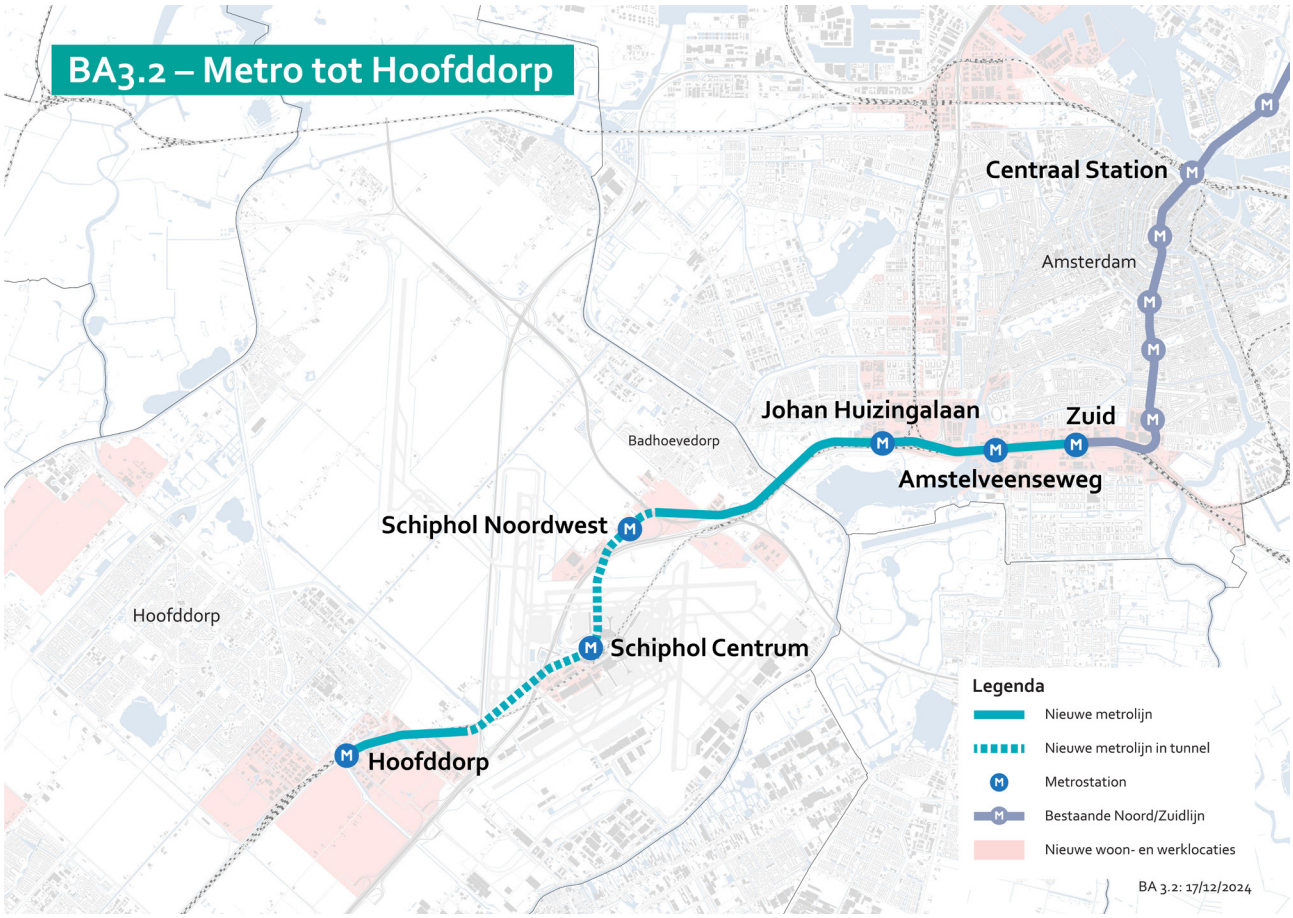


3.2.7. Metro tot Hoofddorp

Basisalternatief 3.2 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar station Hoofddorp. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro in het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest, Schiphol Centrum en station Hoofddorp. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid, ten noorden van de A4, via een lange metrotunnel onder Schiphol en een nieuw ondergronds station op Schiphol Centrum naar station Hoofddorp.

Inzet is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schiphol-spoortunnel hoeven te rijden. In onderstaande figuur is het basisalternatief 3.2 gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.2 uit de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).

.



3.3. Gevoeligheidsanalyses

In het BO OVAH van 25 oktober 2024 is afgesproken dat in de beoordelingsfase per kansrijk basisalternatief een beperkte kwalitatieve doorkijk zal worden gemaakt naar hoe het alternatief zich verhoudt tot mogelijke onzekere impactvolle ontwikkelingen in de omgeving zoals een mogelijke terminal Noordwest (de wat-als-scenario's) en/of mogelijke aanvullingen en aanpassingen van alternatieven uit de inspraak zoals o.a. 'het tracé verlengen tot Schiphol Trade Park' of het 'toevoegen station Badhoevedorp'. Dit wordt gedaan om te bepalen of de ontwikkeling, aanvulling en aanpassing tot wezenlijk andere effecten of potentieel kan leiden die voor besluitvorming over het voorkeursalternatief relevant kan zijn.

Voor het plan-MER impliceert dat per basisalternatief korte kwalitatieve gevoeligheidsanalyses voor terminal Noordwest en voor de aanvullingen en aanpassingen worden uitgevoerd. Centrale vraag hierbij is of de terminal Noordwest en de voorgestelde aanvullingen en aanpassingen van de alternatieven tot wezenlijk andere onderscheidende milieueffecten zullen leiden. Om inzicht te krijgen in mogelijke wezenlijke andere effecten, worden tijdens de beoordelingsfase globale technische varianten uitgewerkt en worden gevoeligheidsanalyses in de vorm van korte kwalitatieve passages in het plan-MER opgenomen.

De beoordelingsfase wordt afgesloten met een ontwerp-Voorkeursbeslissing. Daarbij wordt ook bepaald voor welke mogelijke aanvullingen/aanpassingen in de besluitvormingsfase meer beslisinformatie nodig is en welke mogelijke aanvullingen/aanpassingen in de planning- en studiefase verder worden opgepakt. Ook wordt aangegeven of meer beslisinformatie in de Verkenning nodig is voor de wat-als-scenario's. Additionele beslisinformatie in de besluitvormingsfase over de wat-als-scenario's wordt opgeleverd in de vorm van robuustheidsanalyses ten behoeve van het definitieve verkenningenrapport.

De uiteindelijk te nemen MIRT Voorkeursbeslissing zal worden gebaseerd op de resultaten van de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor de vijf basisalternatieven en zal zich in de eerste plaats richten op de keuze van het definitieve voorkeursalternatief, oftewel de ov-bereikbaarheidsoplossing tussen Amsterdam en Haarlemmermeer.



4. Beoordelingskader van het plan-MER

4.1. Plan- en studiegebied

Het plan-MER maakt onderscheid tussen de begrippen 'plangebied' en 'studiegebied'. Het plangebied is aangegeven in figuur 1 op bladzijde 5. Het studiegebied is het totale gebied waarin (milieu)effecten kunnen optreden als gevolg van de realisering van de alternatieven in het plangebied. Het studiegebied is dus groter dan het plangebied en kan per (milieu)aspect verschillen. Voor (milieu) aspecten zoals bodem en archeologie treden mogelijke effecten alleen op binnen het plangebied zelf. Het studiegebied is hier dus gelijk aan het plangebied. Voor (milieu)aspecten zoals verkeer, geluid en luchtkwaliteit treden ook effecten op buiten het plangebied (op en langs de infrastructuur en van en naar het plangebied). In dit geval is het studiegebied dus groter dan het plangebied. Het MER licht per (milieu)aspect toe wat het relevante studiegebied is.

4.2. Wet- en regelgeving en beleid

Het plan-MER gaat in op wet- en regelgeving en op het relevante beleidskader op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Ook gaat het in op de recente ontwikkelingen daarin, die randvoorwaarden stellen aan toekomstige ontwikkelingen in het plan- en studiegebied van de MIRT-verkenning. Ook wordt in beschouwing genomen de structuur-/omgevingsvisies en bestemmings-/omgevingsplannen van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. Net als omgevings- en natuurvergunningen in het plangebied.

4.3. Beoordelingsmethodiek

In het plan-MER wordt (per te hanteren toetsingscriterium) het (milieu)effect uitgedrukt op basis van de onderstaande schaal:

De effecten worden beschreven voor de in paragraaf 3.2 en paragraaf 3.3 genoemde alternatieven.

++	sterk positief effect
+	positief effect
0/+	licht positief effect
0	geen positief en geen negatief effect
0/-	licht negatief effect
-	negatief effect
--	sterk negatief effect

4.4. Beoordelingskader

In onderstaande tabel 6 zijn voor de aanwezigheids- en gebruiksfase [10] en voor de bouw- en aanlegfase de te onderzoeken thema's en aspecten (reikwijdte), de bijbehorende detailniveaus (beoordelingswijze) en de onderbouwingen waarom de betreffende aspecten zullen worden onderzocht (toelichting) weergegeven. Ook de beschrijving van de referentiesituatie in het plan-MER vindt plaats voor de thema's en aspecten zoals die in tabel 6 zijn opgenomen.

In het plan-MER worden de effecten van de basisalternatieven vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich voordoen als het planvoornemen c.q. de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer niet wordt gerealiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met de gevolgen van het vastgestelde beleid en met de realisatie van projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het zichtjaar voor de referentiesituatie en voor de effecten van de alternatieven is 2040. Na de effectbepaling en -beoordeling van de alternatieven, wordt onderzocht of mitigerende maatregelen nodig zijn, ter voorkoming dan wel vermindering van ongewenste en onacceptabele omgevingseffecten. En zo ja, waaruit die maatregelen bestaan.

Daarnaast wordt in het plan-MER aangegeven met welke raakvlakprojecten rekening wordt gehouden. Zoals het Multimodale Knooppunt Schiphol (MKS), Spoorzone Hoofddorp, Multimodale Knooppunt Hoofddorp (MKH) en de Verkenning ov-verbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA). Rekening houden in de zin van mogelijke effecten die de projecten op elkaar zullen hebben en waardoor cumulatieve effecten met de ov-verbinding OVAH kunnen ontstaan.

In het plan-MER vindt naast een effectbeschrijving en -beoordeling ook een toetsing op doelbereik plaats. Dit betekent dat inzichtelijk wordt gemaakt èn wordt beoordeeld in hoeverre de vijf basisalternatieven bijdrage leveren aan het bereiken van de vier doelstellingen van het project OVAH. Daarbij zal tevens duidelijk worden gemaakt wat de bijdrage zal zijn van de alternatieven aan Brede Welvaart.

Het plan-MER geeft derhalve inzicht in het ruimtegebruik en het effect op Brede Welvaart door het hanteren van de volgende criteria:

- de mate waarin het ruimtebeslag (zowel fysiek als door hinder en veiligheid) ervoor zorgt dat bestaande woon- en werklocaties niet kunnen worden geïntensiveerd of uitgebreid, of nieuwe woon- en werklocaties op logische locaties niet kunnen worden ontwikkeld;
- de mate waarin bestaande of nieuwe woon- en werklocaties beter worden aangesloten op het ov-netwerk;
- de mate waarin groene uitloopgebieden in omvang en kwaliteit veranderen;
- de mate waarin de nieuwe infrastructuur een barrière vormt voor omwonenden om aangrenzende woon-, werk- en groene uitloopgebieden met de fiets of te voet te kunnen bereiken.

Ten aanzien van het differentiëren van effecten op ruimtegebruik naar sociaaleconomische status en nabijheid t.o.v. het project zal dit waar bekend en relevant worden benoemd. Er zal daarvan geen beoordeling plaatsvinden in het plan-MER.

Onderdeel van het thema natuur in het plan-MER is het uitvoeren van een voortoets Natura 2000. De voortoets maakt duidelijk of er mogelijk significante negatieve effecten optreden op Natura 2000-gebieden. Als dat het geval is, wordt naast het plan-MER ook een Passende Beoordeling opgesteld. Daarbij wordt als referentie de huidige toestand van de beschermde natuurwaarden beschreven.

[10] Feitelijke aanwezigheid van de gerealiseerde infrastructuur en het gebruik ervan (exploitatie). De tabel is gebaseerd op een advies van het bureau WSP (Adviesnota omgevingsaspecten NRD, november 2023).

Tabel 6: Reikwijdte en detailniveau van het MER op volgende pagina's.

Thema	Aspect	Toelichting	Criteria	Beoordelingswijze
Effecten tijdens aanwezigheids- en gebruiksfase				
Bodem en water	Bodem	De aanleg van de benodigde infrastructuur heeft invloed op de kwaliteit van de bodem doordat bestaande verontreinigingen worden doorkruist/ontgraven en waarbij mogelijk verontreinigde grond wordt afgevoerd. Er wordt daarom onderzocht of de routes van de alternatieven door gebieden met bestaande bodemverontreinigingen lopen. Daarnaast kunnen bouwstoffen (funderingsmateriaal en kwaliteit grond) voor de aan te leggen infrastructuur van invloed zijn op de bodemkwaliteit. Bouwstoffen (funderingsmateriaal en grond) moeten voldoen aan de eisen uit de Regeling bodemkwaliteit, waarmee wordt voorkomen dat nieuwe verontreiniging wordt veroorzaakt als gevolg van het project. Ook worden effecten op bodemstabiliteit, bodemdaling en zettingen nagegaan.	Effecten op bodemkwaliteit.	Kwalitatief
			Effecten op bodemstabiliteit, bodemdaling en zettingen.	Kwalitatief
	Water	De aanwezigheid van de nieuwe infrastructuur leidt tot toename van verhard oppervlak en verandering van de waterstructuur (watergangen). Bovengrondse infrastructuur, ondiepe tunnels, tunnelbakken en ondergrondse infrastructuur hebben hierbij hun eigen kenmerken voor de verwerking en compensatie van hemelwater. De aanwezigheid van de nieuwe infrastructuur en het gebruik ervan zijn als zodanig geen bronnen van emissies naar grond- en oppervlaktewater. Bij de (deels) ondergrondse alternatieven en varianten is de mogelijk blokkerende werking van de constructie op de grondwaterstroming een aandachtspunt. Er kan een invloed op het zoet-zoutgrensvlak optreden. Ook kan de nieuwe infrastructuur invloed hebben op de grondwaterstand. Dit speelt vooral bij de alternatieven met ondergrondse infrastructuur. Er bestaat bovendien risico op opbarsting. Het principe van 'water en bodem sturend' wordt gehanteerd om te beoordelen of er (en zo ja welke maatregelen) nodig zullen zijn in de alternatieven en varianten. Ten slotte kruisen de routes van alle basisalternatieven een aantal regionale waterkeringen (Nieuwe Meerdijk en de keringen rondom de Nieuwe Meer en de Schinkel).	Effecten op grondwater (incl. opbarsting).	Hoofdzakelijk kwalitatief
			Effecten op grondwaterkwaliteit (zoet-zout grensvlak).	Hoofdzakelijk kwalitatief
			Effecten op oppervlaktewater (waterstructuur, compensatie verharding, waterkwaliteit).	Hoofdzakelijk kwalitatief
			Effecten op waterveiligheid.	Hoofdzakelijk kwalitatief

Thema	Aspect	Toelichting	Criteria	Beoordelingswijze
Natuur en biodiversiteit	Beschermde gebieden	De Natura 2000-gebieden Kennemerland-Zuid, Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, Polder Westzaan en Botshol liggen op relatief grote afstand. Eventuele effecten op deze gebieden (stikstofdepositie) kunnen optreden als gevolg van toe- of afname van verkeer in en rondom het plangebied (de betreffende modaliteit van het alternatief en verkeer van en naar de nieuwe haltes). Verder kruisen alternatieven de Natuur Netwerk Nederland (NNN)-verbinding ZNV2, de Groene AS (onderdeel van het NNN). Het is daarmee noodzakelijk om effecten op de kenmerken en waarden van het NNN in beeld te brengen. De alternatieven kunnen ook effecten hebben op Bijzonder provinciaal landschap, hoofdgroenstructuur Amsterdam, groenstructuurplan Badhoevedorp en Lijnden-Oost.	Effecten op Natura 2000 (stikstofdepositie)	Kwantitatief
			Effecten op Natuurnetwerk Nederland (NNN) (ook stikstofdepositie).	Kwantitatief
			Effecten op Bijzonder provinciaal landschap, hoofdgroenstructuur Amsterdam, groenstructuurplan Badhoevedorp en Lijnden-Oost.	Kwantitatief en kwalitatief
	Beschermde soorten en biodiversiteit	Voor enkele alternatieven geldt dat de nieuwe infrastructuur blijvend ten kosten kan gaan van beschermde verblijf-, rust- en voortplantingsplaatsen en verbindingen. De watergangen en de oevers kunnen leefomgevingen en/of verbindingsroutes voor beschermde soorten zijn.	Effecten op beschermde soorten.	Hoofdzakelijk kwalitatief
	Bomen en houtopstanden	De nieuwe infrastructuur kan ten kosten gaan van bomen en houtopstanden. Inventarisatie van beschermde soorten en bomen in het plangebied en het gebied er omheen is daarom nodig.	Effecten op bomen en houtopstanden	Hoofdzakelijk kwalitatief
Duurzaamheid	Duurzaamheid	De alternatieven met verschillende vervoersvormen en bijbehorende infrastructuur (zoals wegdek en haltes of rails, tunnels en stations) hebben verschillende duurzaamheidsprofielen en energiegebruik-, opslag- en opwekmogelijkheden. Qua materiaalgebruik moet het gebruik van primaire- en secundaire bouw- en grondstoffen in kaart worden gebracht voor de alternatieven en varianten. Energie: verbruik, opslag en opwekking in brede zin (bijvoorbeeld ook voor warmtebehoefte) van de alternatieven en varianten (verschillende vervoersvormen), net als de gevolgen hiervan voor het netwerk (met name het elektriciteitsnetwerk) worden beschreven, ook gezien in het licht van netwerkcongesties. Er wordt een klimaatstresstest uitgevoerd voor de alternatieven waarbij het hoge uitstootscenario uit de KNMI'23-klimaatscenario's geldt als uitgangspunt. De risico's van klimaatverandering op de thema's hitte, wateroverlast, droogte en wind worden per alternatief beschreven. Daarnaast vindt een globale beschouwing plaats van de mate waarin de alternatieven voldoen aan behoeften voor de lange termijn.	Materiaalgebruik	Hoofdzakelijk kwantitatief
			Energie	Hoofdzakelijk kwantitatief
			Toekomstbestendigheid (klimaatadaptatie, voldoen aan behoeften op lange termijn).	Kwalitatief

Thema	Aspect	Toelichting	Criteria	Beoordelingswijze
Leefomgevingskwaliteit	Gezondheid	Als gevolg van het gebruik van de infrastructuur (de verschillende alternatieven met verschillende vervoersvormen) zal er sprake zijn van geluid- en lichthinder (voornamelijk bij de bovengrondse delen van de routes) naar de omgeving (bestaande en nieuwe woon- en werklocaties). Ook kunnen plaatselijk trillingen optreden. Daarnaast zullen er emissies en immissies (concentraties) van koolstofdioxide (CO2), stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) naar en in de lucht optreden. Deze effecten worden beschreven (inclusief een globale kwalitatieve beschrijving van mogelijke hinder en van de emissies en immissies als gevolg van de verkeersstromen van en naar de stations/metro-/BRT-haltes). Daarnaast worden de effecten als gevolg van elektromagnetische straling in beeld gebracht omdat voedingsrails en bovenleidingen bronnen van magnetische velden zijn.	Luchtkwaliteit	Kwantitatief en kwalitatief
			Elektromagnetische straling	Hoofdzakelijk kwalitatief
			Geluidhinder	Kwantitatief en kwalitatief
			Trillingen	Kwalitatief
			Lichthinder	Kwalitatief
	Veiligheid	De alternatieven kunnen gevolgen hebben voor de sociale veiligheid van de passagiers op de treinstations Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en Hoofddorp (bijvoorbeeld als gevolg van 'tussenplaatsen' bij spoor en metrodekken, waardoor onderdoorgangen langer worden en minder daglicht krijgen). Deze gevolgen worden in kaart gebracht. Daarnaast vindt er in en om het plangebied vervoer van gevaarlijke stoffen plaats en zijn kabels en leidingen aanwezig (onder andere aardgasleidingen rondom Schiphol en de Nieuwe Meer). Onderzocht wordt of als gevolg van de ligging van de routes (aanwezigheid en gebruik) er gevolgen zijn voor de veiligheid van de passagiers.	Mate waarin sociale veiligheidsrisico's worden beperkt of geïntroduceerd.	Kwalitatief
			Mate waarin externe veiligheidsrisico's worden beperkt of geïntroduceerd.	Hoofdzakelijk kwalitatief
	Wonen en werken	De bovengrondse routes kunnen invloed hebben op wonen en werken, zowel in negatieve als positieve zin. Het ruimtebeslag van de alternatieven kan ten kosten gaan van potentiële ruimte voor woningbouw (dit speelt voornamelijk in Haarlemmermeer). Positieve effecten liggen met name in de sfeer van betere bereikbaarheid van (nieuwe) woon- en werklocaties. Daarnaast kan de aanwezigheid en het gebruik van bovengrondse infrastructuur en haltes invloed hebben op het uitzicht van bewoners in het plangebied. De locatie waar een obstakel ontstaat door een alternatief wordt beoordeeld. Het MER kijkt naar routes en wijken die doorsneden worden. Ook kunnen de alternatieven invloed hebben op de omvang en kwaliteit van groene uitloopgebieden en kan de nieuwe infrastructuur een obstakel vormen voor omwonenden om aangrenzende woon-, werk- en groene uitloopgebieden met de fiets of te voet te kunnen bereiken.	- de mate waarin de ruimte die het project inneemt (zowel fysiek als door hinder en veiligheid) ervoor zorgt dat bestaande woon- en werklocaties niet kunnen worden geïntensiveerd of uitgebreid, of nieuwe woon- en werklocaties op logische locaties niet kunnen worden ontwikkeld - ov-bereikbaarheid (nieuwe) woon- en werklocaties - De mate waarin groene uitloopgebieden in omvang en kwaliteit veranderen. - De mate waarin de nieuwe infrastructuur een obstakel vormt voor omwonenden om aangrenzende woon-, werk- en groene uitloopgebieden met de fiets of te voet te kunnen bereiken.	Hoofdzakelijk kwalitatief
			Zichthinder	Kwalitatief

Thema	Aspect	Toelichting	Criteria	Beoordelingswijze
Ruimtelijke kwaliteit	Landschap.	Het inpassen in het landschap van de mogelijke routes van de alternatieven speelt een belangrijke rol. Zeker bij de bovengrondse routes en de routes die langs het natuurgebied Nieuwe Meer en door polders gaan. Hier worden kritieke elementen als de Ringvaart, Ringdijk en mogelijk een aantal polders gepasseerd. In het stedelijk gebied is de invloed van de alternatieven op het landschap beperkter, maar wel een effect dat beschouwd wordt. De route kruist hoe dan ook de Ringvaart en heeft mogelijk interactie met de (restanten van) de polder in het gebied (Schipholweg, Sloterweg). De effecten op het landschap worden beoordeeld aan de hand van de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040, de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (groen-blauw netwerk en stadslanen en verbindingsroutes, Amsterdams hoofdgroenstructuur) en Omgevingsvisie NH2050 van de Provincie Noord-Holland (Bijzonder Provinciaal Landschap).	Effecten op Bijzonder Provinciaal Landschap	Kwalitatief
			Effecten op landschappelijke structuur. Effecten op polderstructuur (polderlinten en ringvaart/ dijk).	Kwalitatief
	Cultuurhistorie, archeologie en aardkunde	Haarlemmermeer was tot de inpoldering een meer. In het gebied geldt daarom een lage archeologische verwachtingswaarde, omdat het gebied geen lange bewoningsgeschiedenis kent. Wel loopt een deel van het UNESCO werelderfgoed Hollandse Waterlinies door de Haarlemmermeer (in het plangebied). Onderzocht wordt of bij de alternatieven sprake is van mogelijke aantasting van cultuurhistorische, aardkundige en/of archeologische waarden (waaronder Stelling van Amsterdam). De grote mate van ontginningen in het verleden kunnen leiden tot het ontbreken van aardkundige waarden in het gebied.	Effecten op cultuurhistorische waarden.	Kwalitatief
			Effecten op archeologische waarden	Kwalitatief
			Effecten op aardkundige waarden.	Kwalitatief
Verkeer en verkeers-veiligheid	Verkeersveiligheid fietsers en voetgangers	Voor alle alternatieven wordt in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Dit wordt gedaan door inzicht te geven in het aantal kruisingen.	Ongevalsrisico's.	Kwantitatief en kwalitatief
	Verkeersveiligheid autoverkeer	Voor alle alternatieven wordt in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid, door per alternatief een fictief aantal slachtofferongevallen ongeveer te bepalen, aan de hand van risicocijfers.	Fictief aantal slachtoffer-ongevallen	Kwantitatief
	Fysieke veiligheid van overstapprocessen	Voor alle alternatieven wordt in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de fysieke veiligheid van de overstapprocessen (overstapveiligheid) op de bestaande stations Amsterdam Zuid en Schiphol Airport.	Effecten op drukte perrons, stijgpunten en overstapstromen.	Kwantitatief
	Bereikbaarheid en mobiliteit	Voor alle alternatieven wordt in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de verkeersontwikkeling in de regio (alle vervoerswijzen, inclusief ov). Ook het aantal woningen en banen binnen een nader te bepalen acceptabele reistijd (ongeveer) wordt onderzocht.	Effecten op verkeers-doorstroming en bereikbaarheid.	Kwantitatief en kwalitatief
	Modal shift	De effecten van de vervanging van auto door ov worden onderzocht. Ook wordt ingegaan op de effecten van de vervanging van luchtvaart naar trein, die met dit project mogelijk wordt gemaakt.	Effecten op auto- en vliegverkeer.	Kwantitatief en kwalitatief

Thema	Aspect	Toelichting	Criteria	Beoordelingswijze
Effecten tijdens bouw- en aanlegfase				
Bodem en water	Bodem	De aanleg van de benodigde infrastructuur kan invloed hebben op bodemstabiliteit (opbarsten), bodemdaling en zettingen, waarvoor risico-inschattingen worden gedaan. Risico's op opbarsten spelen mogelijk tijdens de aanleg van ondergrondse/verdiept gelegen infrastructuur en nieuw aan te leggen watergangen en waterpartijen. Als het gaat om bodemdaling (het vergaan van organisch materiaal en/of uitdroging) moet gestreefd worden naar een niet of nauwelijks veranderende grondwaterstand. Zettingen kunnen het gevolg zijn van een belastingverhoging op de ondergrond in de vorm van een aardebaan/ophoging. Voor het toetsen op bodemdaling (het vergaan van organisch materiaal en uitdroging) zijn geen specifieke toetsingscriteria van toepassing. Gestreefd moet worden naar een niet veranderende grondwaterstand. Dit voorkomt extra effecten op het vergaan van organisch materiaal en/of uitdroging.	Effecten op bodemstabiliteit, bodemdaling en zettingen.	Hoofdzakelijk kwalitatief
Bodem en water	Water	In de aanlegfase kunnen maatregelen nodig zijn, zoals bemaling (en mogelijk ook retourbemaling). De noodzaak hiervan wordt toegelicht. Hierbij worden ook de belangrijkste effecten van bemaling beschreven, zoals de effecten van grondwaterstandsverlaging op functies in de omgeving, invloed op het zoet-zoutgrensvlak (en eventueel aanwezige grondwaterverontreinigingen) en het effect van lozingen op oppervlaktewater dan wel riolering.	Noodzaak en effecten bemaling	Hoofdzakelijk kwalitatief
Natuur en biodiversiteit	Beschermde gebieden	Voor de bouw- en aanlegfase wordt voor alle alternatieven met AERIUS-berekeningen in beeld gebracht wat de effecten op Natura 2000 gebieden (stikstofdepositie) zijn. Ook wordt beoordeeld wat tijdens de bouw- en aanlegfase de effecten op het Natuurnetwerk Nederland (verbinding ZNV2, de Groene AS) zijn.	Tijdelijke effecten op Natura 2000 (stikstofdepositie).	Kwantitatief
			Tijdelijke effecten op Natuurnetwerk Nederland (NNN) (ook stikstofdepositie)	Kwantitatief
	Beschermde soorten	Door de aanleg van de nieuwe infrastructuur kan het leefgebied van beschermde soorten worden verstoord. Voor de alternatieven wordt onderzocht wat tijdens de bouw- en aanlegfase de effecten zijn op deze soorten.	Tijdelijke effecten op beschermde soorten	Hoofdzakelijk kwalitatief

Thema	Aspect	Toelichting	Criteria	Beoordelingswijze
Leefomgevingskwaliteit	Gezondheid	Tijdens de bouw- en aanlegfase is er sprake van geluid- en lichthinder en kunnen plaatselijk trillingen optreden. Daarnaast zullen er als gevolg van de bouw- en aanlegwerkzaamheden bij alle alternatieven emissies en immissies (concentraties) van NO2, CO2 en fijnstof naar en in de lucht optreden, welke worden beschreven.	Tijdelijke effecten luchtkwaliteit.	Hoofdzakelijk kwalitatief
			Tijdelijke geluidhinder.	Hoofdzakelijk kwalitatief
			Tijdelijke trillinghinder en risico op bouwschade.	Hoofdzakelijk kwalitatief
			Tijdelijke lichthinder.	Hoofdzakelijk kwalitatief
	Veiligheid	In het plangebied kunnen ontplofbare oorlogsresten (OO) in de grond zitten. Hiertoe moet een inventarisatie plaatsvinden, aan de hand waarvan beoordeeld wordt of er ter plaatse van de routes van de alternatieven OO aanwezig zijn. Daarnaast vindt er in en om het plangebied vervoer van gevaarlijke stoffen plaats en zijn kabels en leidingen (onder andere aardgasleidingen rondom Schiphol en de Nieuwe Meer) aanwezig waar tijdens de bouw- en aanlegwerkzaamheden rekening wordt gehouden.	Tijdelijke effecten a.g.v. onontplofte oorlogsresten (OO).	Kwalitatief
			Tijdelijke effecten op externe veiligheid.	Kwalitatief
Verkeer	Tijdelijke effecten op verkeer	Omdat in deze verkenningsfase nog vrijwel niks bekend is over de fasering en bouwwijze van de alternatieven, kunnen er geen uitspraken worden gedaan over de te verwachten verkeersstromen als gevolg van de bouw en aanleg. Daarom wordt mogelijke hinder tijdens de bouw- en aanlegfase alleen op hoofdlijnen beschouwd.	Mogelijke verkeershinder tijdens de bouw- en aanlegfase.	Kwalitatief
Duurzaamheid	Duurzaamheid	Bij de bouw- en aanleg van de nieuwe infra staat duurzaamheid centraal. Dit komt onder meer tot uiting in het in kaart brengen van de energievraag tijdens de bouwfase.	Energie en klimaatmitigatie.	Kwalitatief



5. Vervolgproces

5.1. Plan-MER en advies voorkeursalternatief

In de vorige hoofdstukken is aangegeven wat de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen plan-MER zijn. Dit vormt samen met de referentiesituatie in 2040 (de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen) het beoordelingskader van de alternatieven en varianten die in deze NRD zijn beschreven. Alle alternatieven en varianten worden met elkaar vergeleken op hun (milieu)effecten. Mede aan de hand van de uitkomsten van deze vergelijking wordt een advies voor een zogenaamd voorkeur-salternatief (VKA) geformuleerd. Het advies voor het VKA uit het plan-MER is een belangrijke bouwsteen voor de te nemen voorkeursbeslissing in het kader van de MIRT-verkenning.

5.2. Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning en (vervolg)besluiten

De verantwoordelijke bestuurders hebben aangegeven ernaar te streven om in het eerste kwartaal van 2026 de ontwerp-Voorkeursbeslissing te kunnen nemen en die gezamenlijk met het plan-MER ter inzage te kunnen leggen en om eind 2026 de Voorkeursbeslissing in het kader van de MIRT-verkenning te kunnen nemen. Dat gebeurt mede aan de hand van het advies voor een VKA vanuit het plan-MER en de uitkomsten van onder meer de (geactualiseerde en rekening houdend met brede welvaart) maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De uiteindelijke MIRT-Voorkeursbeslissing kan inhoudelijk gezien overeenkomen met de bestuurlijke voorkeur van november 2022, maar kan daar ook van afwijken. Afhankelijk van wat de Voorkeursbeslissing inhoudt, wordt in de plannings- en studiefase een Projectbesluit of een besluit tot een Gemeentelijk Project van Publiek Belang (GPPB) genomen. Ook worden dan daartoe de wettelijke procedures doorlopen. De Voorkeursbeslissing wordt na de plannings- en studiefase ook planologisch-juridisch vastgelegd in (een wijziging van) de Omgevingsvisies en/of Omgevingsplannen van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en/of de provincie Noord-Holland. Die ruimtelijke plannen (en herzieningen daarvan) kennen hun eigen besluitvormingsprocedures, inclusief participatie- en inspraakmomenten.



6. Participatie en inspraak

6.1. Inleiding

De samenwerkende opdrachtgevers doen deze MIRT-verkenning niet alleen. Ook omgevingspartijen (zoals bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en belanghebbenden) doen mee. Dit hoofdstuk beschrijft op hoofdlijnen de aanpak voor participatie en inspraak en hoe de omgeving geïnformeerd en betrokken wordt.

Participatie is de informele inbreng van belanghebbenden en van omgevingspartners. Dit is nodig om informatie, kennis, belangen en standpunten te delen. Met als doel een kwalitatief beter besluit, meer draagvlak en een zo kort mogelijke doorlooptijd. Deze doelen worden bereikt door de meedenkkracht, initiatieven en ideeën uit de maatschappij. Voor het vormgeven van de participatie wordt onder meer gebruikt gemaakt van de Code Maatschappelijke Participatie, die is vastgesteld door in 2014 door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

Ook wordt gekeken naar de gemeentelijke en provinciaal vastgestelde participatieverordeningen. De wijze van participatie wordt afgestemd met projecten die in de omgeving van OVAH spelen, zoals de ontwikkeling knoop Hoofddorp, Schinkelkwartier en Zuidasdok. De aanpak bestaat uit het actief en gericht vragen naar inbreng en ideeën vanuit de maatschappij, passend bij de MIRT-fase. Participatie draait om het betrekken van mensen bij de opgave, het verkennen van mogelijke oplossingen, het maken van een zorgvuldige afweging voor een voorkeursoplossing en de inpassing van die oplossing.

Het begrip inspraak wordt gebruikt voor het formele proces waarin omgevingspartijen zienswijzen kunnen indienen in het kader van ruimtelijke procedures binnen de Omgevingswet of beleidsvoornemens van de overheden.

6.2. Aanpak

De aanpak van participatie bij dit project is enerzijds gericht op het goed informeren en betrekken van omgevingspartijen (zoals bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties) over de formele inspraakmogelijkheden (op twee momenten in de MIRT-verkenning (zie figuur 3)). Anderzijds is het gericht op het betrekken van omgevingspartijen bij het ontwerpproces van alternatieven en varianten. Vooruitlopend op de verkenningsfase hebben Rijk en regionale overheden samen al veel onderzoek verricht naar mogelijke oplossingsrichtingen, alternatieven en varianten (zie hoofdstuk 3). De hierbij tot stand gekomen longlist van mogelijke oplossingsrichtingen is het vertrekpunt voor de participatie. De kern van het participatieproces in de verkenningsfase is het informeren en het

betrekken van de omgeving bij het verkleinen van de longlist van mogelijke oplossingsrichtingen naar kansrijke alternatieven en vervolgens naar één voorkeursalternatief. De omgevingspartijen zijn tijdens de inspraaktermijn gevraagd aanvullingen te geven op de longlist en shortlist van alternatieven, de (milieu)aspecten en de omgevingsfactoren. Transparantie en communicatie zijn essentieel om omgevingspartijen te helpen vroegtijdig hun inbreng te kunnen geven. Ook moeten de omgevingspartijen duidelijke verwachtingen krijgen over het proces en de mate van invloed die ze kunnen uitoefenen. Om kennis te maken met de omgevingspartijen en hen te informeren over het MIRT-proces hebben er al twee fysieke informatiebijeenkomsten plaatsgevonden, en een online informatiebijeenkomst. Deze bijeenkomsten zijn door middel van een campagne aangekondigd.

Om de formele inspraak aan te kondigen wordt een kennisgeving gepubliceerd in de Staatscourant. Deze aankondiging wordt door middel van advertenties ook in (digitale) kranten en bladen gepubliceerd. Deze kennisgeving beschrijft zowel de definiëring en de afbakening van het probleem als het proces en de planning. Ook wordt aangegeven op welke wijze respondenten hun zienswijzen kunnen inbrengen. Daarnaast worden er gedurende de inspraaktermijn informatieavonden georganiseerd.

6.2.1. Inspraak

Op de volgende twee momenten in de analyse- en beoordelingsfase van de MIRT-verkenning bestaat de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen:

- tijdens de terinzagelegging van de ontwerp-NRD;
- tijdens de terinzagelegging van het ontwerp plan-MER.

Inspraak op ontwerp-NRD
Met de ter inzagelegging van de ontwerp-NRD is zoveel mogelijk voorkomen dat gemaakte keuzes op een later moment alsnog ter discussie worden gesteld. Ook bood het de mogelijkheid voor omgevingspartijen om andere mogelijke oplossingsrichtingen aan te dragen en aandachtspunten mee te geven voor de verkenning.
Bij de kennisgeving en het vragen om zienswijzen zijn de volgende vragen gesteld:

1. Herkent u zich in de in bijlage 2 van deze NRD opgenomen longlist van mogelijke oplossingen of heeft u daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen?
2. Herkent u zich in de in paragraaf 3.2 van deze NRD opgenomen shortlist van alternatieven en varianten of heeft u daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen?
3. Heeft u aanvullingen of suggesties voor het in hoofdstuk 4 van deze NRD opgenomen overzicht van (milieu)aspecten en omgevingsfactoren om te komen tot een voorkeursalternatief?
4. Heeft u suggesties of wensen voor uw betrokkenheid bij de verdere uitwerking van alternatieven en varianten?
5. Heeft u suggesties over de inrichting van het informele participatieproces in het algemeen?

Om dit inspraakproces te faciliteren zijn drie informatiebijeenkomsten georganiseerd waarvan één ook online kon worden bijgewoond. De informatiebijeenkomsten ten behoeve van de inspraak op de ontwerp-NRD vonden ongeveer 2 weken na de start van de formele inspraaktermijn plaats. Door middel van een communicatiecampagne is geprobeerd zoveel mogelijk doelgroepen voor de bijeenkomsten te bereiken.

Op deze bijeenkomsten zijn omgevingspartijen geïnformeerd over de uitkomsten van het vooronderzoek in de jaren 2018 – 2022. Dit betekent dat transparant informatie is gedeeld over de probleemanalyse, de totstandkoming van de longlist met mogelijke oplossingsrichtingen, voorlopige shortlist van kansrijke alternatieven en de meest voor de hand liggende optie[11]. Ook is het verdere proces voor de besluitvormingsfase toegelicht.

Tijdens de inspraakperiode van de ontwerp-NRD (27 maart 2024 t/m 7 mei 2024) zijn in totaal 27 zienswijzen binnengekomen. Alle ontvangen zienswijzen zijn inmiddels voorzien van een reactie en een antwoord, die zijn vastgelegd in een Nota van Beantwoording. Deze Nota is in bijlage 2 bij deze definitieve NRD opgenomen.

[11] Het betreft hier de variant verlengen van de Noord/Zuidlijn (metro) naar Hoofddorp, waarvoor de bestuurders van de regio en de minister van Infrastructuur en Waterstaat in november 2022 hun voorkeur hebben uitgesproken.

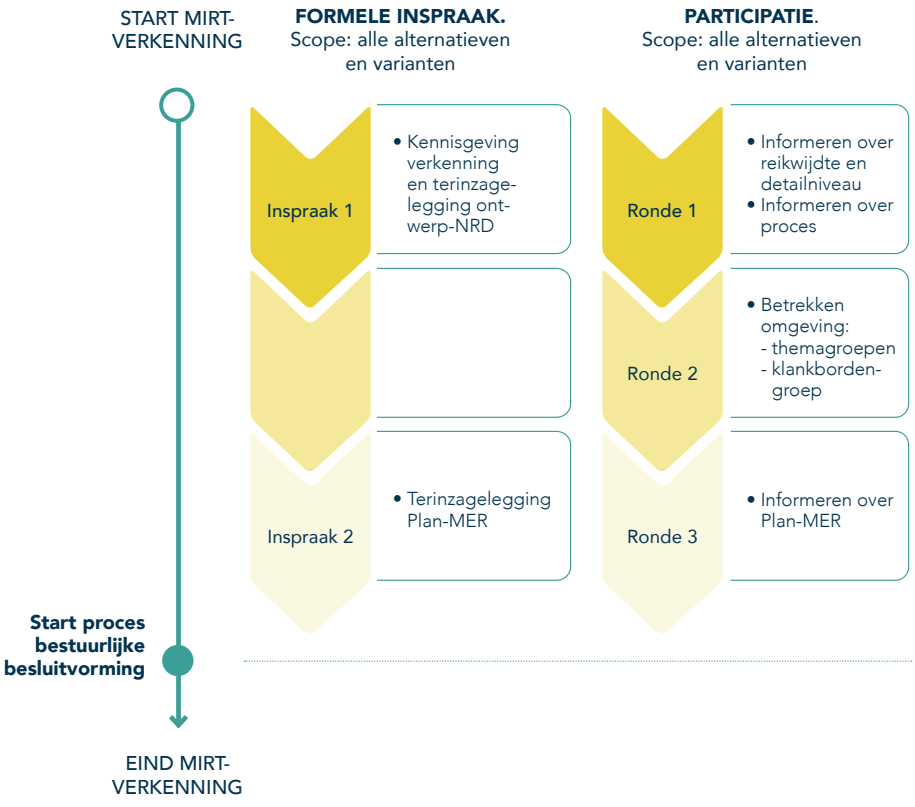
Inspraak op het plan-MER
In de besluitvormingsfase van de MIRT-verkenning (nu gepland in 2025 en 2026) krijgen omgevingspartijen de mogelijkheid om formeel in te spreken op het ontwerp plan-MER. Ook hierover worden de omgevingspartijen inhoudelijk vroegtijdig geïnformeerd, zodat ze voorbereid hun zienswijzen kunnen inbrengen.

6.2.2. Participatie tijdens de MIRT-verkenning

Om de omgeving tijdig en optimaal te informeren en betrekken in de MIRT-verkenning worden alle stakeholders betrokken. Hiertoe wordt op tijd voor informatie gezorgd, zodat stakeholders een betekenisvolle bijdrage kunnen leveren en teruggekoppeld kan worden wat er met input is gedaan. Hiervoor worden onder meer themagroepen samengesteld, waaraan iedereen die interesse heeft kan deelnemen. Te denken valt aan thema's als stationsontwerp, tracés, duurzaamheid en klimaatadaptie. Ook andere suggesties van omgevingspartijen bij het ontwerpproces zijn welkom (zie vraag 4 en 5 hierboven).

Daarnaast wordt tijdens de verkenningsfase gebruik gemaakt van een klankbordgroep waarin maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen met een collectief belang deelnemen. De klankbordgroepen denken tijdens de verkenningsfase actief mee en brengen op een aantal momenten advies uit aan de projectorganisatie OVAH. De uitkomsten van de participatie worden vastgelegd in een "participatieverslag verkenningsfase".

Een en ander is grafisch weergegeven in figuur 3.

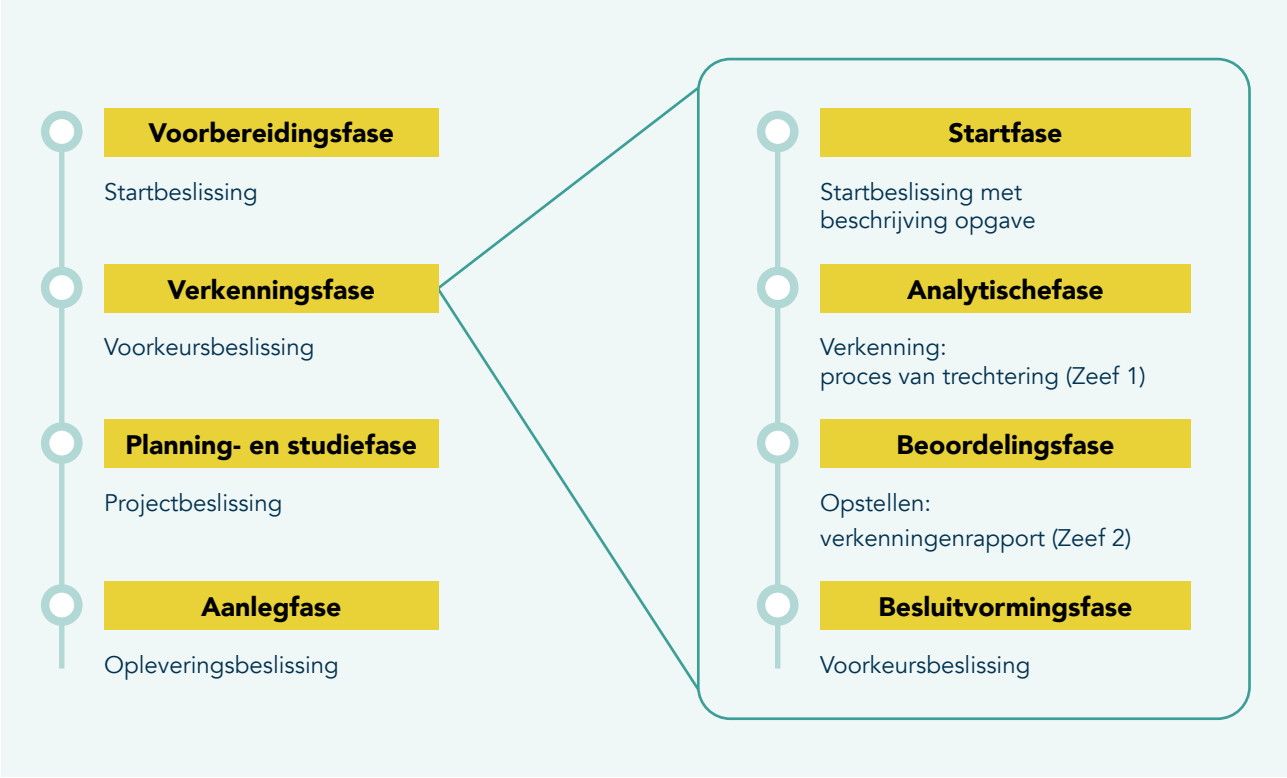


Figuur 3: Overzicht participatie en inspraak

Bijlage 1 -

Schematische weergave fasen MIRT-projecten en MIRT-verkenning

Voor meer informatie over MIRT zie: **Home - Leerplatformmirt.nl**



Bijlage 2 -

Nota van Beantwoording

Klik hier voor de **Nota van Beantwoording**

Bijlage 3 -

Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen

Klik hier voor de **Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen.**

Bijlage 4 -
Begrippenlijst

Alternatief	Totaaloplossing voor de gestelde opgave. Voor zeef 1 wordt de term 'oplossingsrichting' gebruikt, na zeef 1 de term 'alternatief'. De Wet milieubeheer schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen.
Autonome ontwikkeling	Veranderingen die zich voordoen als niet een van de alternatieven worden gerealiseerd. Zie ook 'referentiesituatie'.
Basisalternatieven	De mogelijk kansrijke alternatieven op basis van de analytische fase (het resultaat van zeef 1.3), die worden uitgewerkt en beoordeeld in de beoordelingsfase.
BO MIRT	Bestuurlijk overleg MIRT. Het BO MIRT is een jaarlijks gesprek tussen Rijk en Regio (provincies, gemeenten, waterschappen) om afspraken te maken over bereikbaarheid, veiligheid en de ruimtelijke inrichting van Nederland.
Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer)	Een landelijke commissie met ruim 200 onafhankelijke deskundigen (niet alleen milieudeskundigen). Voor elk op te stellen dan wel opgesteld milieueffectrapport wordt een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep, bestaande uit een voorzitter, secretaris en inhoudelijke deskundigen, adviseert het bevoegd gezag over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport dan wel over de kwaliteit en volledigheid van de informatie in het opgesteld milieueffectrapport.
Bevoegd gezag	Een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer (waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld) het besluit te nemen. Dit zijn besluiten in het kader van de Omgevingswet.
BRT	Bus Rapid Transit. Een ov-concept bestaande uit (nieuwe vrijliggende bus-infrastructuur) en een bussyteem waarmee het mogelijk wordtom in hoge frequenties dubbelgelede bussen te kunnen rijden. Het betreft hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van hoogwaardige, hoogfrequente busdiensten met grote snelheid en betrouwbaarheid over eigen busbanen en met relatief weinig haltes.
Brede welvaart	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 van die van mensen elders in de wereld.
Crowd management en crowd control	Crowd management is een onderdeel van de voorbereiding van een groot publieksevenement, dat zich erop richt mensenmassa's en mensenstromen in veilige banen te leiden. Crowd control is een onderdeel van crowd management en wordt ingezet om te reageren op voorspelde of niet-voorspelde gedragingen van groepen of mensenmassa's. Bij verwachte grote drukte op stations worden deze instrumenten op stationslocaties ingezet voor de veiligheid van reizigers.
Effect	Gevolg van een alternatief, onderzocht in zeef 2
Indiener	Een persoon of organisatie die een zienswijze op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft ingediend.
Initiatiefnemer	Een of meerdere partijen die een plan willen opstellen of een project willen uitvoeren.
Kansrijk alternatief	Alternatief dat in de analytische fase (1e zeef) geselecteerd is voor nader onderzoek in de beoordelingsfase van de verkenning (2e zeef).
MER	Het milieueffectrapport. Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven en varianten worden onderzocht.

mer	De procedure van de milieueffectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in die besluitvorming. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een notitie reikwijdte en detailniveau, een milieueffectrapport en het evalueren van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoerregio's aan ruimtelijke projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vindt plaats binnen het MIRT.
MIRT-onderzoek	Een onderzoek waarin gebiedsgerichte of thematische opgave(n), scope en stakeholders in kaart worden gebracht wanneer deze nog onvoldoende helder zijn. Het MIRT-onderzoek ZWASH (opgedeeld in 5 fasen) ging vooraf aan de MIRT-verkenning OVAH.
MIRT-verkenning	Een MIRT-verkenning is de tweede stap in het MIRT-proces, waarin onderzoek gedaan wordt om te bepalen of grote projecten op het gebied van infrastructuur, ruimte en transport uitvoerbaar zijn.
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse. Een MKBA biedt inzicht in positieve en negatieve effecten van alternatieven op de maatschappij. Het is een hulpmiddel bij de onderbouwing van keuzes zoals grote ruimtelijke projecten.
MKS	Multimodale Knoop Schiphol: aanpassingen aan station Schiphol Airport om voldoende ruimte te maken voor reizigers.
MRA	Metropoolregio Amsterdam. De MRA is zowel de naam van de bestuurlijke samenwerking van de provincies Noord Holland, Flevoland, gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam als de naam van het grondgebied waarop de samenwerking betrekking heeft. De geografische afbakening van de MRA is weergegeven op **www.metropoolregioamsterdam.nl/over-mra/**.
NGF	Nationaal Groei Fonds. Met het NGF investeert het Rijk in projecten die bijdragen aan het duurzame verdienvermogen van Nederland.
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	In deze notitie staat beschreven wat er in het milieueffectrapport (MER) wordt onderzocht (reikwijdte) en hoe de onderzoeken worden uitgevoerd (detailniveau).
ov	openbaar vervoer.
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor. Om het spoor geschikt te maken voor de huidige én de toekomstige vraag van reizigers- en goederenvervoerders werkt ProRail samen met vervoerders, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan PHS. Binnen PHS wordt het spoor aangepast om hoogfrequente treinverbindingen te realiseren.
Plangebied	Het geografisch afgebakende gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een van de alternatieven, kan worden gerealiseerd.
Prognosejaar	Het toekomstjaar waarvoor de prognoses worden uitgevoerd.
Projectalternatieven en -varianten	De mogelijk kansrijke alternatieven en varianten zoals opgenomen in de ontwerp-NRD (het resultaat van zeef 1.1).
Referentiesituatie	Dit is de situatie in het prognosejaar waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus projecten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvan dus verondersteld wordt dat ze in het toekomstjaar zijn gerealiseerd (de zogenaamde autonome ontwikkelingen).
SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Een programma waarin rijk en MRA-regio samenwerken aan een betere bereikbaarheid.
Startbeslissing, Startdocument	De Startbeslissing is opgenomen in het Startdocument op basis waarvan op 11 november 2022 in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland besloten is tot de start van de MIRT-verkenning. (Startdocument MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, 25 oktober 2022)

Studiegebied	Het geografische gebied waarbinnen de bereikbaarheid- en milieugevolgen worden onderzocht Dit is een groter gebied dan het plangebied. De omvang van het studiegebied kan per te onderzoeken aspect verschillen.
TBOV	Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. In de Ontwikkelagenda TBOV (2040) zijn de te nemen stappen opgenomen, zodat iedereen in Nederland snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer kan blijven reizen.
Variant	Een andere uitwerking van een onderdeel van een alternatief.
Voorkeursalternatief	Het alternatief dat na zeef 2 wordt gekozen door de bestuurders.
Voorkeursbeslissing	De beslissing van de bewindspersoon van Infrastructuur en Waterstaat om een project al dan niet op te nemen in het MIRT na de verkenningsfase. De beslissing wordt genomen op het Bestuurlijk Overleg MIRT. De beslissing kan ook inhouden dat de opgave die onderzocht is in de verkenning niet wordt opgenomen in het MIRT. Op grond van de Omgevingswet wordt de ontwerp-Voorkeursbeslissing gepubliceerd en kunnen daarop zienswijzen worden ingediend. Dit vormt de juridische borging van de besluitvorming.
Zeef 1	De eerste selectie van veel oplossingsrichtingen naar een beperkt aantal alternatieven.
Zeef 2	De tweede selectie van een beperkt aantal alternatieven naar het voorkeursalternatief.
Zienswijze	Een reactie op een document in een formele procedure. In dit specifieke geval is een zienswijze een reactie op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer.
ZWASH	MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp.

Aan dit project werken mee

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervoerregio Amsterdam

sadc

transdev
the mobility company

GVB

Schiphol Group

Gemeente Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

ProRail

KLM

Colofon

De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Royal Schiphol Group, Schiphol Area Development Company en de Nederlandse Spoorwegen.

Hierbij werken ze samen met een vijftal adviserende partijen: KLM, ProRail, GVB, Transdev en Rijkswaterstaat.

Het project wordt uitgevoerd door een onafhankelijke projectorganisatie die opereert binnen de directie Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) (voorheen Bijzondere Projecten) van de gemeente Amsterdam.

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
Documentnummer: OVAH/03887
6 februari 2025

Contactinformatie
info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl
www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl

Nota van Beantwoording ontwerp-NRD

MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam - Haarlemmermeer



6 februari 2025

de volgende halte is de toekomst

Toelichting

In deze Nota van Beantwoording geven we antwoord op alle reacties (zienswijzen en adviezen) op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Op basis van de reacties is de NRD op meerdere punten aangepast.

Dit document is opgesteld door projectorganisatie OVAH (OV-Verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en Provincie Noord-Holland. Deze organisaties vormen gezamenlijk het bevoegd gezag voor de te nemen besluiten over het project. Het document kwam in samenwerking met de projectpartners van OVAH tot stand (zie colofon op pagina 74 voor een volledig overzicht van de projectpartners).

Validatie en autorisatie

Document titel	Nota van Beantwoording ontwerp-NRD
Opgesteld door	Project OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
Informatie classificatie	Openbaar
Documentnr.	OVAH/03886, PBS-nummer: 6.7
Versie document	5.0
Status	Voor bevoegde gezagen en DO
Datum	6 februari 2025

Omschrijving en toelichting versie	Datum	Versie
Vrijgegeven door Kernteam	17-12-2024	4.0
Besproken in ACO	30-01-2025	5.0
Ingestemd door DO	14-02-2025	6.0
Vastgesteld door Bevoegd Gezag	04-03-2025 11-03-2025 13-03-2025	7.0
Ingestemd door BO	13-03-2025	8.0

	Gecontroleerd door	Vrijgegeven door
Naam	Arnoud Mouwen	Pieter-Jan Jongen
Functie	Manager Integrale Planproducten	Hoofd Middelen/Financieel Directeur UIE
Handtekening	Valid Signed door Arnoud Mouwen op 05-02-2025	Valid Signed door Pieter-Jan Jongen op 06-02-2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding 6
1.1. Inhoud en doel van het project 6
1.2. Manier van behandelen zienswijzen 8
1.3. Toetsing van nieuwe oplossingsrichtingen 8
1.3.1. Basisalternatieven 9
1.3.2. Kansrijke aanvullingen/aanpassingen 9
1.4. Adviezen 11
1.5. Leeswijzer 11

2. Veelvoorkomende vragen en opmerkingen 12

3. Beantwoording zienswijzen 13
3.1. Overheden 13
3.1.1. Vervoerregio Amsterdam (99800808) 13
3.2. Bedrijven 14
3.2.1. Gasunie Transport Services B.V. (99912045) 14
3.2.2. TenneT (99901258) 14
3.2.3. Schiphol Area Development Company N.V. (99888564) 15
3.2.4. Royal Schiphol Group (RSG) (99887163) 16
3.2.5. ProRail (99585350) 17
3.3. Maatschappelijke organisaties 18
3.3.1. Reizigersvereniging Rover (99905596) 18
3.4. Buurt- en/of bewonersorganisatie 31
3.4.1. Kernteam Oeverlanden-Sloten (99902565) 31
3.5. Particulieren 34
3.5.1. Particulier (99978652) 34
3.5.2. Particulier (99913435) 34
3.5.3. Particulier (99913108) 35
3.5.4. Particulier (99912273) 41
3.5.5. Particulier (99908264) 42
3.5.6. Particulier (99891175) 44
3.5.7. Particulier (99873547) 46
3.5.8. Particulier (99842660) 49
3.5.9. Particulier (99841984) 49
3.5.10. Particulier (99703333) 50
3.5.11. Particulier (99671664) 50
3.5.12. Particulier (99563408) 50
3.5.13. Particulier (99561933) 51
3.5.14. Particulier (99494647) 52
3.5.15. Particulier (99484747) 52
3.5.16. Particulier (99455035) 53
3.5.17. Particulier (99388407) 53
3.5.18. Particulier (99386534) 53

4. Adviezen wettelijke adviseurs 55
4.1. GGD Amsterdam 55
4.2. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied 56
4.3. Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland 57
4.4. Veiligheidsregio Kennemerland 58
4.5. Waterschap Amstel Gooi en Vecht 60
4.6. Hoogheemraadschap van Rijnland 61

5. Advies Commissie mer 62

6. Slotbeschouwing 66
6.1. Inspraak op het plan-MER en participatie 66

Bijlage 1: Nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit zienswijzen 67

Bijlage 2: Begrippen en afkortingen 70



1. Inleiding

1.1. Inhoud en doel van het project

Aanleiding
Op 11 november 2022 is in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Noordwest Nederland[1] de Startbeslissing genomen om een Verkenning te starten naar de Openbaar Vervoer (OV)-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH). Het Startdocument beschrijft de context van de Verkenning als volgt:

"De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Er wonen ruim 2,4 miljoen mensen. De druk op de regio is hoog en er worden er nog steeds veel mensen en bedrijven aangetrokken, waardoor de economie groeit. Dit leidt tot bereikbaarheidsknelpunten. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (achtergrondrapport Spoor en BTM, Rijksoverheid.nl) blijkt dat er in de verschillende corridors die door de Schipholspoortunnel lopen knelpunten zijn, die in de toekomst groter zullen worden. Bovendien is de druk op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid hoog, waardoor tot de coronapandemie dagelijks crowd management werd toegepast om de veiligheid te borgen.

Daarbij ligt er een enorme woningbouwopgave in het gebied. Zo wordt er in de afspraken tussen rijk en regio van uitgegaan dat er ten opzichte van nu in 2050 ruim 325.000 woningen moeten zijn bijgebouwd (MRA Verstedelijkingsconcept 2050, november 2021). Deze extra verstedelijking verhoogt de druk op het mobiliteitssysteem verder terwijl de wegen en het openbaar vervoer nu al tegen hun grenzen aanlopen. De uitdaging voor de toekomst is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden.

De zuidwestkant van Amsterdam -het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp- biedt kansen om uit te groeien tot de internationale entree van Nederland. Een internationaal georiënteerde en toekomstbestendige ontwikkeling van dit gebied - met een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen en groen - is hierbij van belang."

Doelstellingen
Het hoofddoel van de MIRT-verkenning Openbaar Vervoerverbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH) is om te komen tot één Voorkeursbeslissing voor een ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Een ov-systeem dat een oplossing biedt voor de hierboven genoemde problemen. Deze doelstelling is ondergebracht in vier (sub) doelstellingen:

- Doelstelling 1: Oplossen capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel en daarmee het landelijk spoornetwerk om het ov-toekomstbeeld 2040 mogelijk te maken.
- Doelstelling 2: Verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid.
- Doelstelling 3: Verbeteren ov-bereikbaarheid voor nieuwe woon- en werklocaties.
- Doelstelling 4: Intensivering internationaal treinverkeer.

[1] Het BO MIRT is een jaarlijks overleg van het Rijk met de regio over het MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

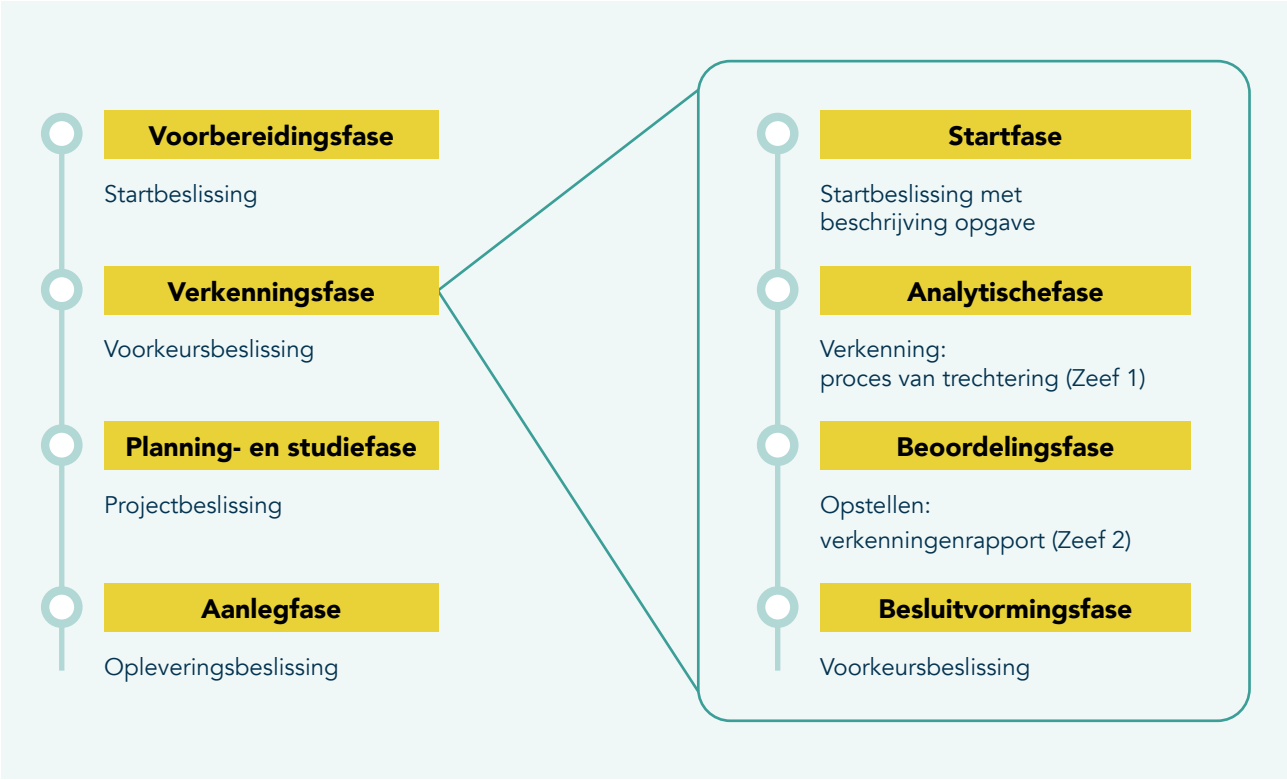
MIRT-verkenning OVAH
Het project OV-Verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH) heeft de status van een MIRT-verkenning. Dat betekent dat het project onderdeel is van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van de Rijksoverheid. Met dit programma wil het Rijk de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland verbeteren. Het project OVAH richt zich op het garanderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de MRA. Dit is nodig gezien de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, werklocaties, economie en de bijbehorende vervoersbewegingen. MIRT-projecten doorlopen een vaste procedure, van voorbereidingsfase (formulering initiatief), verkenningsfase, planning- en studiefase, aanlegfase (realisatie) en beheer.

Met het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) heeft de MIRT voorbereidingsfase plaatsgevonden.

Momenteel zit het project in de tweede stap, de verkenningsfase. Deze Verkenning bestaat uit zichzelf ook weer uit vier fasen: de start, analyse, beoordeling en besluitvorming. Het doel van de MIRT-verkenning is het onderbouwen en faciliteren van de MIRT-voorkeursbeslissing ov en de juridische borging daarvan in het kader van de Omgevingswet.

Dit gebeurt door vanuit een helder geformuleerde probleemstelling te trechteren van een longlist aan oplossingsrichtingen, via een shortlist van kansrijke projectalternatieven naar één voorkeursalternatief. Als wordt voldaan aan alle voorwaarden van de Voorkeursbeslissing, wordt besloten of de volgende stap van het project wordt gezet: de planning- en studiefase.

Figuur 1 geeft de fasen binnen een MIRT-project en binnen een MIRT-verkenning weer. Binnen deze Verkenning markeert de Nota van Beantwoording de afronding van de analytische fase.



Figuur 1 De fasen van een MIRT-project (links) en een gedetailleerder beeld van de verkenningsfase (rechts). [Gebaseerd op Spelregels van het MIRT, 2022]

1.2. Manier van behandelen zienswijzen

De **ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (ontwerp-NRD)** lag van woensdag 27 maart 2024 tot en met dinsdag 7 mei 2024 ter inzage. Tijdens deze periode kon iedereen een zienswijze indienen. We bedanken iedereen voor het indienen van een zienswijze en het op deze manier meedenken met de MIRT-verkenning OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Er kwamen in totaal 27 zienswijzen binnen met verschillende vragen, voorstellen of meningen. De zienswijzen zijn afkomstig van overheidsinstanties, buurt- en bewonersverenigingen, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren. De ingediende zienswijzen zijn namens de vier bevoegde gezagen gepubliceerd via de website[2] van Platform Participatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De indieners van een zienswijze ontvingen een ontvangstbevestiging en een dankwoord. Met de ter inzagelegging van de ontwerp-NRD is omgevingspartijen de mogelijkheid geboden om andere mogelijke oplossingsrichtingen aan te dragen en aandachtspunten mee te geven voor deze MIRT-verkenning. In onderstaand kader zijn de vragen weergegeven die in de kennisgeving staan, waarop de omgevingspartijen konden reageren.

1. Herkent u zich in de in bijlage 2 van deze ontwerp-NRD opgenomen longlist van mogelijke oplossingen of heeft u daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen?
2. Herkent u zich in de in paragraaf 3.2 van deze ontwerp-NRD opgenomen shortlist van alternatieven en varianten of heeft u daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen?
3. Heeft u aanvullingen of suggesties voor het in hoofdstuk 4 van deze ontwerp-NRD opgenomen overzicht van (milieu) aspecten en omgevingsfactoren om te komen tot een voorkeursalternatief?
4. Heeft u suggesties of wensen voor uw betrokkenheid bij de verdere uitwerking van alternatieven en varianten (zie hoofdstuk 6 van de ontwerp-NRD)?
5. Heeft u suggesties over de inrichting van het informele participatieproces in het algemeen?

In deze Nota van Beantwoording geven we antwoord op de reacties. Ook gaan we in op de suggesties voor de afbakening van het onderzoek naar milieueffecten, die aan bod komen in de nog op te stellen milieueffectrapportage (plan-MER). Ook wordt ingegaan op de aanpassingen en/of aanvullingen ten opzichte van de in de ontwerp-NRD opgenomen shortlist van alternatieven en varianten (zie paragraaf 1.3). De Nota van Beantwoording gaat apart in op elke zienswijze en alle vragen. De definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau is op meerdere punten aangepast, als gevolg van de ontvangen zienswijzen, de adviezen van de wettelijke adviseurs en het R&D-advies van de Commissie mer.

Aan iedere zienswijze is een registratienummer, toegekend, dat met de ontvangstbevestiging naar de indiener is verstuurd. In deze Nota van Beantwoording verwijzen we naar deze registratienummers om de privacy van de indiener te waarborgen. Zo kunnen indieners terugvinden waar het antwoord op zijn of haar zienswijze te vinden is. De overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en buurt- en/of bewonersorganisaties die hebben gereageerd worden wel bij naam genoemd (in de paragrafen 3.1 tot en met 3.4).

1.3. Toetsing van nieuwe oplossingsrichtingen

Overheidsinstanties, buurt- en bewoners-verenigingen, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren hebben aanpassingen en/of aanvullingen aangedragen. In meerdere zienswijzen gaven indieners suggesties voor oplossingsrichtingen die aanvullend zijn op de kansrijke projectalternatieven die eerder in het project (MIRT-onderzoek ZWASH fase 5) zijn onderzocht en die op de shortlist van alternatieven en varianten in de ontwerp-NRD staan.

Op de oplossingsrichtingen die in de ingediende zienswijzen staan, is een ontvankelijkheidstoets uitgevoerd. Er is daarbij gekeken of de oplossingsrichting niet al eerder is getoetst. Ook is gekeken of de oplossingsrichting binnen doelstellingen van de Verkenning past. Dit heeft

[2] https://www.platformparticipatie.nl/ovamsterdam-haarlemmermeer/planning-ovah/2676008.aspx

geleid tot 55 ontvankelijke suggesties. Aangezien een aantal suggesties dezelfde strekking hebben, zijn deze samengevoegd in 25 nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen, die allen getoetst zijn op kansrijkheid. In Tabel 2 in Bijlage 1 zijn de oplossingsrichtingen van een code voorzien en kort omschreven.

In de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) staat welke oplossingsrichtingen geschikt waren voor toetsing op kansrijkheid en hoe die toetsing is uitgevoerd. Hiervoor is het toetsingskader van het MIRT-onderzoek gebruikt, dat bestaat uit vier criteria: doelbereik, onoverkomelijke belemmeringen, investeringskosten en bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Uit de toetsing in de NKO zijn vijf basisalternatieven geformuleerd, en een aantal mogelijk kansrijke aanvullingen en/of aanpassingen. In paragraaf 1.3.1 en 1.3.2 wordt dit nader toegelicht.

1.3.1. Basisalternatieven

In de NKO zijn vijf alternatieven geformuleerd, waarvan er twee zijn voortgekomen uit de ingediende zienswijzen. De alternatieven worden aangeduid als basisalternatief (BA). De verkeerskundige analyse en het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van de alternatieven en in de stappen die volgen worden de basisalternatieven mogelijk nog aangevuld of aangepast met optimalisaties. De vijf basisalternatieven zijn:

Tabel 1 Overzicht basisalternatieven die verder worden onderzocht in de MIRT-verkenning

Basisalternatieven			
BA1	BRT-netwerk	Nieuw Bus Rapid Transit (BRT) netwerk via één gedeelde stamlijn uitwaaierend naar meerdere bestemmingen. *Dit basisalternatief is een verbetering van Projectalternatief 1 uit de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).*	Basisalternatief 1 is de buslijn 'Bus Rapid Transit' (BRT) op de route Amsterdam – Haarlemmermeer. Het betreft hoogwaardig ov in de vorm van bussen die met grote snelheid en betrouwbaarheid over eigen busbanen rijden, met relatief weinig haltes. De BRT-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een basisverbinding met vrijliggende bus-infrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam. Vanuit de basisverbinding waaieren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit, zo veel mogelijk via bestaande bus-infrastructuur. De inzet is dat het BRT-netwerk ervoor zorgt dat Sprinters niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.
BA2.1	Airport Sprinter Plus	Nieuwe treininfrastructuur voor een vaak rijdende verbinding met Airport Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum. *Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 2 uit de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).*	Basisalternatief 2.1 biedt een vaak rijdende, snelle treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. Het gaat om de doorontwikkeling van de Airport Sprinter die met de ingang van de nieuwe dienstregeling 2025 is gaan rijden. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station, bij Schiphol Centrum. De verbinding gebruikt nieuwe treininfrastructuur, die loopt vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een lange extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp. Inzet is dat de Airport Sprinter Plus het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden. De treinen richting Zaandam (en verder) maken ook gebruik van de nieuwe treintunnel en rijden dan dus ook niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel. Hierdoor komt bij deze oplossing meer treincapaciteit in de Schipholspoortunnel vrij dan bij de andere basisalternatieven.

Basisalternatieven			
BA2.2	City Sprinter	Nieuwe trein-infrastructuur voor een vaak rijdende verbinding met City Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp, met in het plangebied nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds). *Dit alternatief is nieuw ten opzichte van de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).*	Basisalternatief 2.2 biedt een vaak rijdende treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds). Deze ov-verbinding zit tussen een reguliere trein en de metro in, vergelijkbaar met de S-Bahn in Duitsland. Voor de verbinding wordt nieuwe treininfrastructuur aangelegd vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een korte extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp. Het doel is dat de City Sprinter ervoor zorgt dat de Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden, maar door de nieuwe tunnel.
BA3.1	Metro tot Schiphol	Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol. Met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds). *Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.1 uit de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).*	Basisalternatief 3.1 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar Schiphol via een grotendeels bovengronds tracé. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro binnen het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid (ten noorden van de A4) via een korte metrotunnel onder Schiphol naar een nieuw bovengronds station op Schiphol Centrum. Het doel van dit alternatief is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de Schipholspoortunnel hoeven te rijden.
BA3.2	Metro tot Hoofd-dorp	Metro tot Hoofddorp: Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp. *Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.2 uit de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).*	Basisalternatief 3.2 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar station Hoofddorp. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro in het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest, Schiphol Centrum en station Hoofddorp. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid, ten noorden van de A4, via een lange metrotunnel onder Schiphol en nieuwe ondergrondse stations bij Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum naar station Hoofddorp. Het doel van dit alternatief is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de Schipholspoortunnel hoeven te rijden.

Deze vijf basisalternatieven worden onderzocht in de volgende fase van de MIRT-verkenning: de beoordelingsfase (voor meer informatie, zie de NRD en de NKO).

1.3.2. Kansrijke aanvullingen/aanpassingen

Uit de toetsing is gebleken dat een aantal aangedragen nieuwe oplossingen mogelijk kansrijk zijn, als aanvulling op of in combinatie met een van de vijf basisalternatieven. Zelfstandig dragen deze oplossingen onvoldoende bij aan de doelstellingen. Daarom worden zij beoordeeld als aanvullingen op en/of aanpassingen van mogelijk kansrijke basisalternatieven.

In de beoordelingsfase wordt een 'beperkte doorkijk' gemaakt naar hoe de basisalternatieven zich verhouden tot deze mogelijke aanvullingen en/of aanpassingen. Dit is een beknopte vooruitblik naar de effecten van elk alternatief. Ook wordt gekeken hoe de basisalternatieven zich verhouden tot zogenaamde 'wat-als-scenario's'. Dit zijn mogelijke toekomstige afwijkingen en onzekerheden ten opzichte van de veronderstelde referentiesituatie.[3] Anders gezegd: wat als de toekomst er anders uitziet dan we nu veronderstellen? Denk aan een onverwachte grote ontwikkeling in de omgeving, zoals de mogelijke bouw van terminal Noordwest bij Schiphol (aangehaald bij NOB18, zie bijlage 1). Een ander voorbeeld is een scenario waarbij een belangrijk raakvlakproject zich anders ontwikkelt dan voorspeld. Raakvlakprojecten zijn projecten die met andere projecten overlappen, waardoor zij effect op elkaar hebben, wat afstemming en samenwerking nodig maakt. Denk bijvoorbeeld aan het niet of later dan gepland realiseren van het derde perron op station Amsterdam Zuid. De beperkte doorkijk in de beoordelingsfase wordt gedaan om te bepalen of de aanvullingen en/of aanpassingen of 'wat-als-scenario's' tot wezenlijk andere effecten kunnen leiden. Om dit te bepalen worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd in de vorm van korte kwalitatieve passages in het plan-MER en MKBA.

De beoordelingsfase wordt afgesloten met een ontwerp-Voorkeursbeslissing. Daarbij wordt onder andere bepaald voor welke mogelijke aanvullingen en/of aanpassingen in de besluitvormingsfase meer beslisinformatie nodig is. Ook wordt bepaald welke mogelijke aanvullingen en/of aanpassingen in de planning- en studiefase verder worden opgepakt. Daarnaast wordt aangegeven of meer beslisinformatie in de Verkenning nodig is voor de 'wat-als-scenario's. Additionele beslisinformatie in de besluitvormingsfase over wat-als scenario's wordt opgeleverd in de vorm van 'robuustheidsanalyses' ten behoeve van het definitieve verkenningenrapport en in de Bestuursovereenkomst (BOK).

In Bijlage 1 zijn de mogelijke aanvullingen en/of aanpassingen kort beschreven. Elke mogelijk aanvulling en/of aanpassing heeft een code gekregen. Bij de beantwoording van de zienswijzen (in hoofdstuk 3) wordt de beoordeling van de aangedragen oplossingen toegelicht. Hierbij wordt naar de in bijlage 1 gebruikte codering verwezen.

1.4. Adviezen

We hebben op grond van de Omgevingswet de wettelijke adviseurs benaderd om advies uit te brengen. De volgende wettelijke adviseurs gaven advies:

- Commissie mer
- GGD Amsterdam
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (inclusief brandweer)
- Veiligheidsregio Kennemerland (inclusief brandweer en GGD)
- Waterschap Amstel Gooi en Vecht
- Hoogheemraadschap van Rijnland

De punten uit de reacties behandelen we in deze Nota van Beantwoording samen met de andere zienswijzen.

1.5. Leeswijzer

Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen terug. Deze komen aan bod in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 reageren we vervolgens op iedere ingebrachte zienswijze. In hoofdstuk 4 gaan we in op de wettelijke adviezen. Het advies van de Commissie mer bespreken we in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 sluit af met een slotbeschouwing op wat het zienswijzeproces voor deze MIRT-verkenning opleverde.

In bijlage 1 zijn de nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit de zienswijzen opgenomen. In bijlage 2 worden gebruikte begrippen en afkortingen toegelicht.

[3] De referentiesituatie is de situatie in 2040 waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. Het betreft de huidige situatie met autonome ontwikkelingen.



2. Veelvoorkomende vragen en opmerkingen

In dit hoofdstuk bespreken we een aantal algemene punten die in meerdere reacties (zienswijzen en adviezen) naar voren komen. In de opsomming hieronder lichten we enkele veelvoorkomende onderwerpen uit die in zienswijzen zijn aangedragen. We geven tussen haakjes aan in welke paragraaf van deze Nota van Beantwoording we op dit onderwerp ingaan.

- In meerdere zienswijzen droegen indieners oplossingen aan die mogelijk aanvullend zijn op de kansrijke projectalternatieven die in de ontwerp-NRD zijn beschreven (zie Bijlage 1 voor een volledig overzicht).
- Enkele overheden en bedrijven vragen om voldoende rekening te houden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Met name als het om bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties gaat (zie paragraaf 3.1.1 en 3.2.3).
- Er zijn diverse zorgen geuit over de bereikbaarheid van Badhoevedorp, waarbij wordt verzocht om een ov-halte of -station (zie paragraaf 3.5.3 en 3.5.11).
- Ook zijn er zorgen over een verschraling van het ov doordat ov elkaar "beconcurreert", of omdat het voor indieners niet duidelijk is hoe het totale ov-aanbod er in de toekomst uitziet (zie paragraaf 3.5.7).
- Onder indieners leven gevoelens dat de oplossingsrichtingen uit de ontwerp-NRD vooral gericht zijn op de bereikbaarheid van Schiphol en minder op de bewoners in het plan- en studiegebied.
- Vanuit de wettelijke adviseurs en de Commissie mer zijn aanvullende toetsingscriteria aangedragen waar in het beoordelingskader van het plan-MER rekening mee kan worden gehouden (zie hoofdstuk 4 en 5).



3. Beantwoording zienswijzen

In dit hoofdstuk wordt op iedere binnengekomen zienswijze een reactie gegeven. *Om zorgvuldig en herkenbaar te antwoorden is iedere zienswijze uitgesplitst naar onderscheidende (zienswijze) punten, die afzonderlijk worden beantwoord.*

Wij bedanken overheden, bedrijven en particulieren voor de door hun ingebrachte zienswijze.

3.1. Overheden

3.1.1. Vervoerregio Amsterdam (99800808)

De Vervoerregio Amsterdam vindt de meest voor de hand liggende oplossing een metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp. Als concessieverlener, asset owner en eindverantwoordelijke volgens de wet Lokaal Spoor stelt de Vervoerregio eisen aan het werkend vervoerssysteem. Specifiek wijst indiener op het door de regioraad vastgestelde Metrokader als belangrijk uitgangspunt voor de uit te voeren analyses en onderzoek. Ook aan een busoplossing stellen we als concessieverlener eisen.

Antwoord

Het Metrokader van de Vervoerregio Amsterdam wordt als uitgangspunt genomen bij de technische uitwerking van de metrovarianten. Voor het Bus Rapid Transit (BRT)-alternatief wordt gebruik gemaakt van het kader "Wegontwerp voor openbaar vervoer" van Kennisplatform CROW. Als afwijkingen op het kader nodig zijn, worden deze in samenspraak met de vervoerregio gemaakt.

De Vervoerregio Amsterdam ziet vanuit het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid kansen voor een corridorhub in Hoofddorp met een extra halte bij Schiphol Trade Park/P+R Hoofddorp Zuid. De toegevoegde waarde en haalbaarheid van zo'n overstap met aanvullende functies op de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer willen wij graag in de MIRT-verkenning laten onderzoeken.

Antwoord

De oplossingsrichting in deze zienswijze is geïnterpreteerd als het verlengen van de metro tot Hoofddorp-Zuid (ter hoogte van Bennebroekerweg). En om dit station in te richten met voorzieningen als P+R en deelmobiliteit. Dit is een strategische locatie, denkende aan de ontwikkeling van Schiphol Trade Park, Park21 (locatie voor recreatie en evenementen) en de poortfunctie van de A4 naar Amsterdam.
Deze oplossingsrichting is, mede op

basis van andere zienswijzen, in de Notitie Kansrijke Oplossingen opgenomen als NOB16: Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, met mogelijke corridorhub bij Hoofddorp Zuid. Voor de aanvullingen en/of aanpassingen zoals NOB16 worden, zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2, in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

De Vervoerregio Amsterdam heeft een suggestie ten aanzien van de dubbele doelstelling: het oplossen van het capaciteits-probleem in de Schipholspoortunnel om meer lange afstandstreinverkeer mogelijk te maken en het bereikbaar maken van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Met name het voorgestelde BRT- en treinalternatief ontsluiten maar beperkt nieuwe gebiedsontwikkelingen. Indien extra haltes of stations niet mogelijk zijn zal met aanvullende ontsluiting van de nieuwe gebieden aan de tweede doelstelling moeten worden voldaan.

Antwoord
Aan het in de vorige fase gebruikte toetsingskader is voor de huidige – analytische-fase een toetsingscriterium toegevoegd. Namelijk de mate waarin de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties (zie paragraaf 1.3). Aan de hand van het toetsingskader zijn projectalternatieven uit de Ontwerp-NRD getoetst (en de via zienswijzen ingebrachte oplossingsrichtingen).

Hieruit blijkt dat met het voorgestelde BRT-alternatief de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo verslechtert. Het in de ontwerp-NRD voorgestelde BRT-alternatief is vervangen door het door indiener aangedragen BRT-netwerk (BA1). Bij het in de ontwerp-NRD voorgestelde treinalternatief verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo. Mede daarom is dit alternatief niet komen te vervallen en is dit opgenomen als BA2.1 op de definitieve shortlist.

De Vervoerregio Amsterdam stelt gedurende de MIRT-verkenning kennis en expertise beschikbaar voor het opstellen en beoordelen van de verschillende uit te voeren onderzoeken en op te stellen rapporten om te komen tot een gezamenlijk en maatschappelijk gedragen voorkeursalternatief.

Naast de MIRT-verkenning is de Vervoerregio verantwoordelijk voor een functioneel kader voor een toekomstig openbaar netwerk, waar de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer onderdeel van is. Een goede afstemming en wisselwerking tussen de MIRT-verkenning en dit kader is van groot belang om tot een optimaal ov-systeem te komen.

Antwoord
Leidend voor de uitwerking van de varianten zijn het Metrokader (van de Vervoerregio Amsterdam) en het 'Kader wegontwerp voor openbaar vervoer' van Kennisplatform CROW. De kennis en expertise van de Vervoerregio Amsterdam wordt gebruikt. Zij zijn immers verantwoordelijk voor realisatie, exploitatie en instandhouding van lokale (spoor) weginfrastructuur (bus, tram en metro) inclusief de strategie met betrekking tot uitbreiding van het lijnennet.

3.2. Bedrijven

3.2.1. Gasunie Transport Services B.V. (99912045)

Gasunie verzoekt contact op te nemen met Gasunie in het kader van externe veiligheidsrisico's.

Antwoord
De projectorganisatie heeft met Gasunie gesproken over externe veiligheidsrisico's. Er is afgesproken om raakvlakken tussen het leidingnetwerk (bestaand en nieuw) van Gasunie en het zoekgebied van het project te monitoren. Indien nodig worden aan de hand hiervan verdere afspraken gemaakt en afstemming georganiseerd.

3.2.2. TenneT (99901258)

TenneT vraagt contact om ontwikkelingen voor nieuwe infrastructuur van TenneT af te stemmen met de alternatieven/ varianten (raakvlakmanagement).

Antwoord
De projectorganisatie heeft met TenneT gesproken en afgesproken om raakvlakken tussen het kabelnetwerk (bestaand en nieuw) van TenneT en het zoekgebied van het project te monitoren. Indien nodig worden aan de hand hiervan verdere afspraken gemaakt en afstemming georganiseerd.

3.2.3. Schiphol Area Development Company N.V. (99888564)

Schiphol Area Development Company (SADC) heeft de indruk dat de NRD suggereert dat voor de projectalternatieven (met name het alternatief 'metro') al een definitieve afweging heeft plaatsgevonden, met drie tracés, bijbehorende stations en locaties om uit te kiezen. Hoewel er drie metrovarianten op conceptueel niveau zijn doorgerekend en getekend, is er bij de gepresenteerde opties nog onvoldoende onderzoek gedaan naar de integratie in aansluitende ruimtelijke ontwikkelingen, met name de posities van Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noord-West en Hoofddorp Zuid. Hierdoor is er mogelijk onvoldoende rekening gehouden met de optimalisatie van posities, het aantal stations en de inpassing van tracés met betrekking tot de potentie van deze gebieden.

Antwoord

Tijdens de MIRT-verkenningsfase of de MIRT planning- en studiefase wordt (voor de basisalternatieven die worden onderzocht) ook het aantal en de locaties van stations en/of haltes onderzocht, afhankelijk van een bus-, trein- of metroalternatief. Over de mogelijke extra stations en/of haltes wordt ook nagedacht in relatie tot de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden. In de NKO zijn de onderstaande stations als mogelijk kansrijk beoordeeld:

- *Station (na)bij Badhoevedorp (zie NOB1 in Bijlage 1).*
- *Nieuw metrostation Anderlechtlaan (zie NOB10 in Bijlage 1).*
- *Corridorhub bij Hoofddorp Zuid in combinatie met het verlengen van de metro tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park (zie NOB16 in Bijlage 1).*

Daarnaast is metrostation Vrijhavenplein/ Zuidzijde Schiphol getoetst op kansrijkheid (zie NOB11 in Bijlage 1). Deze oplossingsrichting is vanwege technische en financiële belemmeringen niet kansrijk. Een extra bushalte bij de Koekoekslaan (NOB17, Bijlage 1) wordt als onderdeel van BA1 meegenomen.
Als uit de nadere (ontwerp)uitwerking, onderzoeken en (vervoerwaarde)berekeningen in de beoordelingsfase blijkt dat optimalisatie (bijvoorbeeld door middel van extra stations) van de basisalternatieven nodig is, dan vindt dat in de beoordelingsfase plaats. Daarnaast wordt onderzocht of (en hoe) het inpassen van de nieuwe stations in het plangebied mogelijk is.

Voor het creëren van het meest gunstige vestigingsklimaat wenst SADC te faciliteren via haar gebiedsontwikkelingen, onder voorwaarde dat PA3.2 wordt uitgevoerd. Hierbij dient rekening gehouden te worden met voldoende flexibiliteit in de exacte invulling met betrekking tot optimale integratie in de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de stations en het tracé. Vanuit SADC N.V. zien wij mogelijkheden om innovatie te benutten in dit proces, met name door het gebruik van een digital twin en parametrisch ontwerpen om zo te komen tot een optimale inpassing van PA3.2.

Antwoord

SADC spreekt haar voorkeur uit voor projectalternatief 3.2 (metro tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest) uit de ontwerp-NRD. Deze mogelijke oplossing is op de definitieve shortlist opgenomen (BA3.2). Of BA3.2 het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt, is nu nog niet bekend. Daarover biedt het vervolg van deze Verkenning uitkomst. De toepassing van innovatie door bijvoorbeeld het door SADC gesuggereerde gebruik van 'digital twin' is een onderwerp waar in de Verkenning nog geen focus op ligt. In de planning- en studiefase die volgt op de MIRT-verkenning worden digitale hulpmiddelen ingezet en wordt beoordeeld of digital twin daar onderdeel van uitmaakt.

SADC streeft naar een breder perspectief op de tracés en de locaties van stations. SADC ziet graag dat er voldoende ruimte wordt geborgd om in het proces PA3.2 te optimaliseren. Dit geldt niet alleen voor het realiseren van extra voordelen voor de verbetering van de bereikbaarheid, zoals extra stations en robuustere tracés voor toekomstige ontwikkelingen, maar ook om beter te kunnen voldoen aan de behoeften van alle betrokken deelgebieden.

Het is voor SADC van cruciaal belang dat er een mate van flexibiliteit wordt geborgd in de ontwikkeling van alternatieven en dat de optimalisatie van stationslocaties en het tracé een integraal onderdeel vormt van het proces. SADC dringt erop aan dat het proces leidt tot het vaststellen van kansrijke alternatieven die voldoende rekening houden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De toekomstige ov-verbinding zal een grote ruimtelijke impact hebben voor vele generaties. Om de ruimtelijke kwaliteit en kansen optimaal te benutten, dient het proces zo te worden

ingericht dat optimaal ruimtegebruik mogelijk blijft langs de route, waarmee de beste oplossingen voor de lange termijn worden gegarandeerd.

SADC verwacht bevestiging dat, binnen de scope van het OVAH-project, station optimalisaties en tracéstudies daadwerkelijk plaatsvinden om te komen tot de definitieve kansrijke alternatieven in de MIRT-verkenning. Bovendien verwacht SADC bevestiging dat er wordt gezocht naar optimale aansluiting op het ontwikkelpotentieel van de deelgebieden. Ook is het essentieel dat er ruimte is voor voldoende flexibiliteit binnen de tracévarianten om een weloverwogen integrale gebiedsontwikkeling te waarborgen.

Antwoord

Op dit moment is nog niet bekend hoe de ov-verbinding er precies uit komt te zien. Daarom worden verschillende tracés geoptimaliseerd en verschillende stationslocaties onderzocht. Ook worden diverse mogelijkheden onderzocht voor de ov-verbinding (zoals bus, trein, ondergrondse én bovengrondse metro) en wordt beoordeeld of de maatregelen bestand zijn tegen toekomstige ontwikkelingen. Dat doen we door bijvoorbeeld de gevolgen van scenario's op het gebied van verstedelijking mee te nemen. Ook wordt getoetst in hoeverre de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Op deze manier wordt gezocht naar optimale aansluiting op de ontwikkelingsmogelijkheden van de deelgebieden. In de NKO staat welke basisalternatieven in de MIRT-verkenning worden onderzocht (zie ook paragraaf 1.3).

3.2.4. Royal Schiphol Group (RSG) (99887163)

De ontwerp-NRD wekt de suggestie dat er voor het projectalternatief 'metro' al een variantenafweging heeft plaatsgevonden en dat er daarbij drie varianten voor het tracé van de metro zijn overgebleven om uit te kiezen. De projectpartners hebben in de voorgaande fasen hiervoor input geleverd, zo ook Royal Schiphol Group. Er is in deze voorgaande fasen gestudeerd op mogelijke tracés, rekening houdend met bekende (bovengrondse) dwangpunten. Echter, destijds is er primair onderzoek gedaan naar mogelijke tracés als onderbouwing voor de aanvraag tot financiering vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF). Daarom zijn er, op nadrukkelijk verzoek vanuit het Rijk, drie metrovarianten doorgerekend in de NGF-MKBA. De drie gepresenteerde varianten voor het tracé van de metro zijn echter niet uitputtend, noch is goed onderzocht wat de beste positionering van de stations moet zijn.

Antwoord

RSG stelt dat nader onderzoek nodig is naar varianten voor het tracé van de metro en naar de beste locaties voor de stations. Zoals toegelicht in paragraaf 1.3 zijn er in de ingediende zienswijzen nieuwe oplossingsrichtingen aangedragen. Dat betreft alternatieve tracés voor metro, trein en bus. Ook zijn ideeën aangedragen over waar stations kunnen komen. De oplossingsrichtingen die voldoen aan de criteria van het toetsingskader worden mogelijk kansrijk geacht. De basisalternatieven die in de Verkenning verder worden onderzocht zijn dan ook uitgebreider en gevarieerder dan de projectalternatieven die in de ontwerp-NRD werden gepresenteerd. Tijdens de technische uitwerking wordt gezocht naar de beste locaties voor stations en tracés. Om de doelen van de Verkenning te bereiken spelen in de uitwerking de locaties van stations een belangrijke rol.

RSG verwacht dat er door de projectorganisatie MIRT-OVAH voor het projectalternatief 'metro' breder gekeken wordt dan de huidige drie projectvarianten voor de mogelijke tracés en stationslocaties. Er zijn varianten mogelijk die additionele voordelen en oplossend vermogen (kunnen) hebben, zoals extra stations (bijvoorbeeld bij Badhoevedorp en/of Hoofddorp Zuid) en alternatieve tracés die robuuster zijn voor toekomstige ontwikkelingen dan de huidige voorliggende tracés. Dit geldt ook voor de twee andere modaliteiten (trein en BRT).

Antwoord

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijze door RSG zijn met hen gesprekken aangegaan om meer duidelijkheid te krijgen over hun wensen en opvattingen. Daarin heeft RSG, als één van de initiatiefnemers van het project OVAH, de ambitie en de noodzaak van het ontwikkelen van een nieuwe terminal Noordwest aangegeven en toegelicht. Een terminal in dit gebied leidt mogelijk tot andere reizigersstromen. Dit kan andere tracés voor de verschillende modaliteiten en een station

op een andere locatie met zich meebrengen. Echter, over de terminal Noordwest is tot op heden geen bestuurlijk besluit genomen. Bovendien ligt hier ook nog geen 'ruimtelijk besluit' aan ten grondslag. Dit betekent dat de ontwikkeling van een terminal op Schiphol Noordwest (nog) geen 'autonome ontwikkeling' is en dus geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie.

De mogelijke ontwikkeling van een terminal Noordwest is een van de 'wat-als-scenario's' waarvoor in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER worden opgenomen. Deze wordt mogelijk gevolgd door een robuustheidsanalyse in de besluitvormingsfase (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2).

RSG benadrukt dat naast de metro-alternatieven ook het BRT- en treinalternatief robuuster moeten worden, passend bij de verschillende toekomstige ontwikkelingen. In dit kader is een treintunnel voor Sprinters uitgewerkt, die station Hoofddorp verbindt met de westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak') naar Amsterdam Centraal, via Schiphol Airport en Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting is in de Notitie Kansrijke Oplossingen genoemd (BA2.2, City Sprinter).

Ook is een nieuw BRT-netwerk uitgewerkt. Deze vervangt het oude BRT-alternatief uit de ontwerp-NRD. Deze oplossingsrichting is in de Notitie Kansrijke Oplossingen genoemd (BA1: BRT-netwerk). Beide nieuwe oplossingsrichtingen zijn als (mogelijk) kansrijk toegevoegd aan de definitieve shortlist en wordt in de Verkenning onderzocht (zie ook paragraaf 1.3). In de Notitie Kansrijke Oplossingen worden deze oplossingsrichtingen uitgebreider toegelicht.

RSG verzoekt de projectorganisatie MIRT-OVAH te bevestigen in de Nota van Antwoord dat er ruimte is voor nader onderzoek naar geoptimaliseerde tracés en stationslocaties. Deze optimalisering van stationslocaties en tracéstudie moet plaatsvinden in de MIRT-verkenning. Mocht uit deze optimalisatie blijken dat er andere kansrijke varianten ontstaan, dan moeten deze worden meegenomen in de MER-procedure en MIRT-verkenning.

Antwoord
Het onderzoeken van de beste locaties van de oplossingsrichtingen, zowel van de tracés als van stationslocaties, is inderdaad onderdeel van deze MIRT-verkenning.

RSG acht het van belang dat de verschillende projectdoelstellingen gerealiseerd worden, voor de bereikbaarheid van Nederland en Schiphol in het bijzonder. Daarbij dient rekening gehouden te worden met al geplande ontwikkelingen als 'staand beleid' en met toekomstige ontwikkelingen als 'gevoeligheidsanalyses'. RSG is van mening dat de nieuwe infrastructuur die decennia gebruikt zal worden in deze fase zeer uitputtend moet worden onderzocht en afgewogen.

Antwoord
Alle onderzochte oplossingsrichtingen en het uiteindelijke voorkeursalternatief moeten bijdragen aan alle projectdoelstellingen. Bestaand beleid (waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden) is onderdeel van de referentiesituatie. In afstemming met verschillende belanghebbenden (waaronder RSG) wordt afgesproken welke gevoeligheidsanalyses worden uitgevoerd. Tijdens de technische uitwerking van de MIRT-verkenning vindt zorgvuldig onderzoek en afweging plaats, passend bij een Verkenning. Waar nodig wordt de uitwerking verdiept om technische risico's beter in beeld te krijgen.

3.2.5. ProRail (99585350)

ProRail verzoekt om vooruitlopend op de plan- en studiefase voor OVAH apart aandacht te besteden aan de mogelijkheden van een versnelde verlenging van de bestaande metro Noord/Zuidlijn met één halte tot aan de Amstelveense weg. Dat doet zij in verband met de ontwikkelingen op station Amsterdam Zuid waarmee ProRail groei op het spoor mede mogelijk maakt. Dit is te beschouwen als eerste fase van een verdere verlenging, met de aanbeveling om na te gaan wat de mogelijkheden zijn om qua proces een zogenaamde fast-lane route te kunnen volgen. Het is de verwachting van ProRail dat een versnelde eerste fase van de verlenging van de metro Noord/Zuidlijn tot Amstelveenseweg een grote bijdrage kan leveren aan de noodzakelijke transfer-ontlasting van ov-knooppunt Amsterdam Zuid.

Antwoord
ProRail verzoekt het onderzoeken van een versnelde verlenging van de Noord/Zuidlijn tot aan de Amstelveenseweg. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is dit als een mogelijke kansrijke faseringsvariant beoordeeld. Deze mogelijke faseringsvariant wordt - indien dat past bij het voorgenomen voorkeursalternatief - in de Verkenning of in de plannings- en studiefase onderzocht.

ProRail brengt het belang onder de aandacht van onderzoek naar de mogelijkheden om een zogenaamde corridor-hub op de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer en beveelt aan om daartoe de scope van de MIRT-verkenning OVAH te wijzigen.

Antwoord
De mogelijkheid voor een corridorhub (is een plek waar verschillende vervoersstromen samenkomen en overstappen tussen vervoerswijzen mogelijk is) is ook aangedragen door de Vervoerregio Amsterdam. In paragraaf 3.1.1 is daarop uitgebreid ingegaan. Een mogelijke corridorhub is in de Notitie Kansrijke Oplossingen opgenomen als onderdeel van de oplossingsrichting NOB16 (zie Bijlage 1): Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid. Voor de aanvullingen en/of aanpassingen zoals NOB16 worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

3.3. Maatschappelijke organisaties

3.3.1. Reizigersvereniging Rover (99905596)

Reizigersvereniging Rover geeft aan dat alleen de metrovariant voldoet aan de 4 gestelde doelen in de ontwerp-NRD. Maar er zijn wel extra aanpassingen wenselijk aan het spoor- en metronetwerk. Advies hierbij is om ook enkel de metrotracés verder uit te werken.

Antwoord
In deze MIRT-verkenning worden meerdere vervoerswijzen onderzocht, met als doel om aan het eind van de Verkenning tot één (voorkeurs)alternatief te komen. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is beschreven hoe de basisalternatieven die in de Verkenning onderzocht worden tot stand zijn gekomen.

Reizigersvereniging Rover geeft aan dat de BRT geen oplossing is voor geen enkel van de gestelde doelen, want: de transfer problematiek neemt zelfs toe doordat meer reizigers moeten overstappen op Amsterdam Zuid. Tenslotte biedt dit alternatief volgens Rover geen verbetering van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Airport. Zij adviseren dan ook om de BRT niet verder uit te werken deze fase. Daarnaast benadrukken zij de complexiteit van de inpassing rondom de Zuidasdok: Er is volgens hen alleen rekening gehouden met de Amstelveenlijn (op maaiveld) en een derde perron met twee extra sporen in station Zuid, maar niet met een vrije baan voor het HOV in oost-westrichting. Op niveau +1 is geen extra ruimte voor HOV, naast het metrotracé van de Ringlijn en de Noord/Zuidlijn. Zij betwijfelen daarom of een compleet vrijliggende BRT-baan voor de verbinding met Schiphol Airport inpasbaar is met een aantrekkelijke reistijd en gemakkelijke overstap op/van metro, tram en bus. De BRT kan volgens hen wel een goede aanvulling zijn op de metro. Verder zijn ze ervan overtuigd dat veel reizigers voor de trein blijven kiezen omdat dit voor hen de meest aantrekkelijke reisoptie blijft terwijl de trein nu al capaciteitsknelpunten kent.

Antwoord
We herkennen de problematiek die Rover schetst ten aanzien van de BRT. Net als de complexiteit van de inpassing ervan rondom de Zuidas. Er is dan ook onderzocht (mede op basis van andere zienswijzen en de toets op ov-bereikbaarheid van nieuwe woon-werklocaties) hoe het BRT-alternatief te verbeteren is. Dit leidde ertoe dat PA1 BRT is afgevallen en is vervangen door het nieuwe basisalternatief BA1: BRT-netwerk (zie paragraaf 1.3).

Rover doet de suggestie om de metro-varianten (PA 3.1, 3.2 of 3.3) aan te vullen met hoogwaardig busvervoer en/of andere snelle busverbindingen. Ook maakt Rover in hun zienswijze (zie het tweede hierna beantwoorde zienswijzepunt) duidelijk dat van de metro-varianten degene die via Schiphol Noord doorgetrokken wordt naar Hoofddorp hun voorkeur heeft (projectalternatief 3.3 in de NRD).

De aanvulling van een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest bij PA3.3 is in de Notitie Kansrijke Oplossingen (mogelijk) kansrijk

geacht (NOB6, zie Bijlage 1). Na de toetsing (aan het toetsingskader in zeef 1.2) zijn de (mogelijk) kansrijke projectalternatieven en oplossingsrichtingen vervolgens in zeef 1.3 onderling vergeleken.

Het tracé van metrovariant PA3.3 wijkt ten opzichte van het tracé van metrovariant PA3.2 alleen af tussen Anderlechtlaan en Schiphol Centrum.

Tussen Anderlechtlaan en Schiphol Centrum scoort PA3.3 in mindere mate dan metrovariant PA3.2 op de ov-bereikbaarheid van de woon- en werklocatie Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest: PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest, terwijl de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest bij PA3.3 gelijkt blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Op hetzelfde tracédeel verbetert in PA3.3 de ov-bereikbaarheid van nieuwe werklocatie Schiphol Noord, terwijl in PA3.2 de ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord gelijk blijft aan de referentiesituatie 2040. In de inventarisatie van nieuwe woon- en werklocaties is echter geconstateerd dat de ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord in de referentiesituatie 2040 al goed is. Hierdoor levert PA3.2 in verhouding meer voordeel op dan PA3.3 voor de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.

Daarnaast is al in ZWASH fase 5 is vastgesteld dat de civieltechnische maakbaarheid van het metrotracé van PA3.3 meer risicovol is dan het metrotracé van PA3.2, terwijl de reistijdwinsten van PA3.2 en PA3.3 vergelijkbaar zijn (zie Bijlage 3). Dit zorgt voor een lagere baten/ kosten-ratio voor PA3.3 ten opzichte van PA3.2 (zie de Integrale eindrapportage van ZWASH fase 5, 2021). Samengevat verschilt PA3.3 maar voor een klein deel van PA3.2. En op dat afwijkende deel kent PA3.3 nadelen ten opzichte van PA3.2. Daar staan geen plussen tegenover. Daarom is PA3.3 in de onderlinge vergelijking komen te vervallen.

Reizigersvereniging Rover ziet een extra spoortunnel (uitbreiding van de perronsporen op Schiphol) in de toekomst als onvermijdelijk. Het voldoet volgens hen aan 3 van de gestelde doelstellingen. Indiener stelt dat het geen verbetering van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties biedt aangezien er geen haltes voorzien zijn tussen Amsterdam Lelylaan en Schiphol Airport terwijl dit juist urgent is. Zij zien daarom uitbreiding van de spoorcapaciteit als oplossing voor de langere termijn in aanvulling op de metroverbinding, die urgent is voor de korte termijn.

Antwoord

Wij interpreteren de suggestie van Rover als volgt: het realiseren van een extra spoortunnel of het uitbreiden van het aantal treinperrons op het station Schiphol Airport in combinatie met metro-variant PA 3.3 (NOB7, zie Bijlage 1). Deze oplossingsrichting wordt vanuit kostenoogpunt niet kansrijk geacht en wordt daarom niet in de Verkenning onderzocht.

Reizigersvereniging Rover heeft een voorkeur voor de metrovariant via bestaand knooppunt Schiphol Noord, doorgetrokken naar Hoofddorp (alternatief 3.3). Zij adviseren daarbij te onderzoeken om het tracé geheel ten zuiden van de A4 te plannen, inclusief de mogelijkheid voor 1 of 2 nieuwe haltes. De redenen die Rover aandraagt voor een tracé ten zuiden van de A4 zijn als volgt verwoord: Het kaartbeeld geeft de indruk dat voor alle drie de metrovarianten een tracé langs de noordkant van de A4 en in Badhoevedorp is bedacht. Dit sluit voor zover wij kunnen zien het beste aan bij de voorziene stedelijke ontwikkelingen en de bestaande bebouwing van Nieuw Sloten en kan dus zorgen voor een hogere vervoerswaarde. Vanuit kostenoverweging en het belang van snelle realisatie vragen wij ons echter af of dit een goede keuze is. Wij voorzien namelijk dat er door de aanwezigheid van sportparken, een wielerbaan, volkstuinen en woonbebouwing aan de noordkant van de A4 verzet zal zijn tegen de komst van de metro langs dit tracé. Bezwaarprocedures kunnen dan de bouw vertragen. Met het oog op maatschappelijk draagvlak is langs deze route mogelijk een deels ondergronds tracé noodzakelijk. Dit kan leiden tot kostenstijgingen. Wij zien in een bovengronds tracé aan de zuidkant van de A4 langs de Oude Haagseweg een potentieel goed alternatief. Ook dan is een metrohalte aan het eind van de Johan Huizingalaan mogelijk.

Suggesties extra haltes: 1) een extra halte tussen Amstelveenseweg en SPL Noord/NW kunnen worden voorzien vanwege stedelijke ontwikkelingen

en halteafstand, bijv. Anderlechtlaan. Dit kan de Business Case verbeteren of verslechteren (lange reistijd), 2) Tussen Schiphol en Hoofddorp een extra station (bijv. Schipholterrein bij Schiphol NV, Vrijhavenplein). Bekijk zowel de positieve effecten voor reizigers als de negatieve effecten

Antwoord

Rover doet twee suggesties:

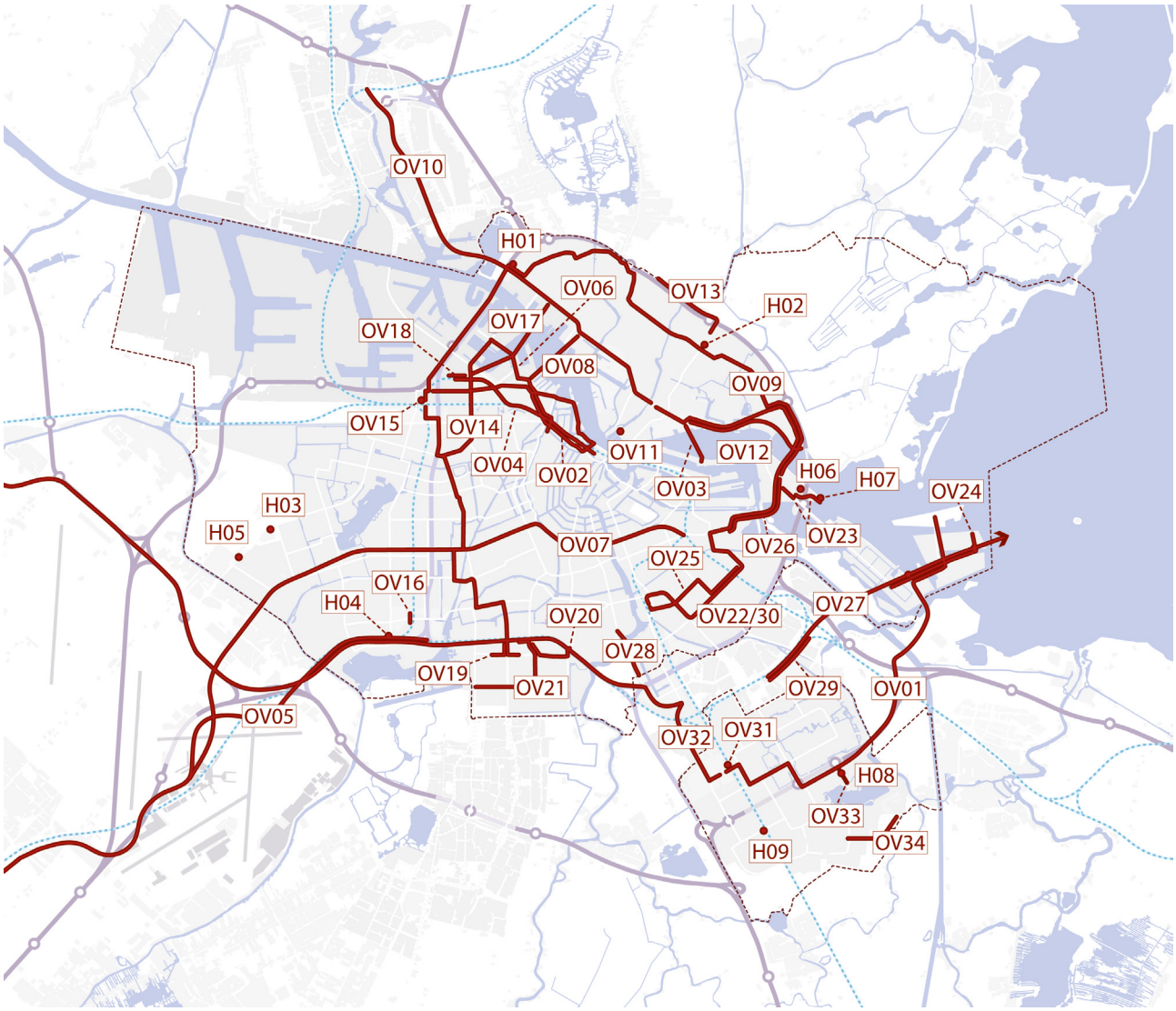
Suggestie 1 interpreteren wij als het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarbij evenals metro-variant 3.3 aangesloten wordt op de verlengde Noord-Zuidlijn bij het metrostation Johan Huizingalaan. Het realiseren van een alternatief metro-tracé voldoet aan doelstelling 1 (oplossen capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel), doelstelling 2 (verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid) en doelstelling 4 (intensivering internationaal treinverkeer).

Het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 is beschouwd in de Notitie Kansrijke Oplossingen, in combinatie met de metrovarianten PA3.1 (NOB4) en PA3.3 (NOB5) uit de NRD. Uit deze analyse is gebleken dat beide oplossingsrichtingen met een tracé aan de zuidzijde van de A4 de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties verbeteren. Toch worden de oplossingsrichtingen aan de zuidzijde van de A4 niet kansrijk geacht. Vanuit technische eisen, vervoerslogica en onwenselijke ruimtelijke inpassing in relatie tot het Schinkelkwartier.

Rover ziet risico's op bezwaarprocedures voor het tracé aan de noordkant van de A4. Of er sprake zal zijn van bezwaarprocedures die tot vertraging leiden is op voorhand nooit uit te sluiten. Er is ten noorden van de A4 inderdaad sprake van de aanwezigheid van sportparken en woonbouwing. Echter, op een tracé op deze locatie is in de Omgevingsvisies van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer geanticipeerd, door het opnemen van ruimtelijke reserveringen voor uitbreiding van het metronetwerk. Om knelpunten met bestaande functies zoveel mogelijk te voorkomen is geprobeerd om bestaande gebouwen zo min mogelijk te raken. De tracés gaan over het algemeen grotendeels over gronden van publieke eigenaren. Zie onderstaande afbeelding uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Daarmee is de keuze voor een tracé op deze locatie in een eventuele bezwaarprocedure goed te motiveren.

Het over langere lengte ondergronds aanleggen van de metro aan de noordkant van de A4 is ook door een andere indiener als suggestie aangedragen: het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief 3.3 om ruimtegebruik te beperken en overlast te voorkomen. Het tracé zou dan ten opzichte van metroalternatief 3.3 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds aangelegd moeten worden. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is deze suggestie van een langere metrotunnel tot de Johan Huizingalaan beoordeeld als kansrijke mogelijke aanvulling op de basisalternatieven (NOB9). Het zou dan gaan om een aanvulling op PA3.3. Dit alternatief is echter afgevallen omdat PA3.3 slechts voor een klein deel afwijkt van PA3.2. Op dat afwijkende deel kent PA3.3 nadelen ten opzichte van PA3.2, waar geen voordelen tegenover staan. Oplossingsrichting NOB9 wordt daarom niet nader onderzocht.

Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van PA3.1 is ook in de Notitie Kansrijke Oplossingen onderzocht (NOB8). Dit gaat om een gedeeltelijk andere inpassing van PA3.1 (nu BA3.1) 'Metro tot Schiphol'. BA3.1 wordt in de beoordelingsfase verder uitgewerkt en onderzocht. In het kader van het plan-MER worden de effecten onderzocht en waar nodig mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen bepaald. Afhankelijk van de effecten kan een meer ondergrondse inpassing een mogelijke mitigerende maatregel zijn. NOB8 wordt (als de effecten daartoe aanleiding geven) in de beoordelingsfase voor BA3.1 verder onderzocht.



Figuur 2 Reserveringen OV-infrastructuur.

Tabel 2 Reserveringen OV-infrastructuur.

Nummer	Cluster	Titel reservering	Gebied	Termijn
OV1	OV	HOV-busverbinding IJburg-Zuidoost	Stedelijk	Tot 2030
OV2	OV	HOV-busverbinding tussen station Sloterdijk-Centraal Station	Stedelijk	Tot 2030
OV3	OV	OV-verbinding over het IJ tussen Johan van Hasseltweg-Azartplein	Stedelijk	Tot 2040
OV4	OV	Verbinding tussen Ringlijn-Oostlijn tussen metrostation Isolatorweg-Centraal Station	Stedelijk	Tot 2040
OV5	OV	Verlenging Noord/Zuidlijn naar Schiphol en station Hoofddorp	Stedelijk	Tot 2040

Bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Suggestie 2 betreft mogelijke extra haltes en/of stations. Over waar stations zouden moeten komen, zijn door meerdere indieners ideeën aangedragen. Verschillende suggesties zijn daarbij als kansrijk beoordeeld.

Tijdens de MIRT-verkenningsfase of de planning- en studiefase wordt voor de basisalternatieven ook het aantal en de locaties van stations of haltes onderzocht. Mogelijke extra stations en/of haltes worden mede onderzocht in relatie tot de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden. In de Notitie Kansrijke Oplossingen zijn de onderstaande stations als mogelijk kansrijk beoordeeld:

- *Station (na)bij Badhoevedorp (zie NOB1 in Bijlage 1).*
- *Nieuw metrostation Anderlechtlaan (zie NOB10 in Bijlage 1).*
- *Corridorhub bij Hoofddorp Zuid in combinatie met het verlengen van de metro tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park (zie NOB16 in Bijlage 1).*

Daarnaast is station Vrijhavenplein/Zuidzijde Schiphol onderzocht op kansrijkheid (zie NOB11 in Bijlage 1). Deze oplossingsrichting is echter vanwege technische en financiële belemmeringen niet kansrijk. Een extra halte bij de Koekoekslaan (NOB17 in Bijlage 1) wordt als onderdeel van BA1 gezien.

Als uit de nadere (ontwerp)uitwerking, onderzoeken en berekeningen in de beoordelingsfase blijkt dat de optimalisatie van basisalternatieven nodig is (bijvoorbeeld door middel van het toevoegen van extra stations), vindt dat in de beoordelingsfase plaats. Daarnaast wordt onderzocht of en hoe het inpassen van de nieuwe stations in het plangebied mogelijk is.

Reizigersvereniging Rover pleit voor een aanpak die gericht is op het versterken van het totale ov-netwerk rond Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid. Het moet dus niet enkel gaan om de verbinding tussen stations. Ze benadrukken de hoeveelheid autogebruikers in het gebied en dat door een stringent parkeerbeleid met OVAH te verknopen mogelijk voor minder files zorgt.

Antwoord

Het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) richt zich op het zoveel mogelijk garanderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het doel van de MIRT-verkenning is om tot één voorkeursalternatief te komen voor een ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Tegelijkertijd wordt dit ov-systeem beschouwd in samenhang met het bestaande ov-aanbod. Het beperken van de hoeveelheid autogebruikers door een streng parkeerbeleid draagt bij aan de doelstellingen van OVAH, maar valt buiten de reikwijdte van deze MIRT-verkenning.

Reizigersvereniging Rover mist op de longlist een 'no-regret maatregel' (ongeacht welke voorkeursvariant het wordt), namelijk het toevoegen van extra keermogelijkheden op het spoor, zowel ten oosten als ten westen van Schiphol. Dit betreft enkele extra wissels bij de stations Hoofddorp en Leiden Centraal en extra keersporen aan beide kanten van station Amsterdam Zuid. Aanvullend kan gedacht worden aan twee extra zijperrons bij Hoofddorp (zie uitwerking in Bijlage 1). Dit zorgt namelijk voor een robuuster spoorsysteem wanneer verstoringen of werkzaamheden zich voordoen. Door meer internationale treinen en IC's wordt de verwevenheid rondom Schiphol groter en neemt de noodzaak voor bijsturingsmogelijkheden toe. Dus kijk ook naar het optimaliseren van bijsturingsmogelijkheden op het spoor.

Antwoord

Wij interpreteren de suggestie van Rover als het (ongeacht de gekozen voorkeursvariant) realiseren van (extra) keermogelijkheden op het spoor ter hoogte van Leiden Centraal, Hoofddorp en Amsterdam Zuid. Dit zodat kan worden bijgestuurd (het tijdelijk aanpassen van de dienstregeling bij verstoringen) (NOA3, zie Bijlage 1). Deze maatregel levert zelfstandig geen bijdrage aan de vier projectdoelen: de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties verbetert niet en de transferproblematiek op Schiphol en op Amsterdam Zuid vermindert niet. Het doet ook niets voor de capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel en de mogelijkheid om extra internationale treinen te laten rijden. De oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken – maar is wel als suggestie aan NS en ProRail meegegeven.

Reizigersvereniging Rover merkt op dat een nieuwe spoortunnel exclusief voor Sprinters betekent dat de Airport Sprinter beschikbaar wordt voor andere spoorverbindingen. Hierdoor wordt integratie met de rest van het spoorwegnetwerk en daarmee netwerkoptimalisatie lastig en duur. Met de keuze voor een separate spoortunnel voor Sprinters zou ook de mogelijkheid om in de toekomst weer meer internationale treinen naar Amsterdam Centraal te laten rijden (mogelijk) vervallen. Daarom zou de extra spoorcapaciteit die wordt geboden met een nieuwe spoortunnel, of in ieder geval uitbreiding van het aantal treinperrons op Schiphol Airport, juist niet exclusief voor Sprinters moeten zijn maar vooral voor verdere groei van het aantal intercity's en internationale treinen.

Antwoord

De mogelijkheid van een extra spoortunnel om de huidige Schipholspoortunnel te ontlasten (en daarmee meer ruimte voor nationale en internationale treinen vrij te spelen in de huidige tunnel) is onderwerp van het onderzoek in de Verkenning. De extra tunnel zou treinperrons toevoegen die juist gericht zijn op verdere groei van het aantal intercity's en internationale treinen. Welke type treinen (in welke dienstregeling) in de eindsituatie door de huidige en extra spoortunnel rijden is afhankelijk van het voorkeursalternatief. (Zie daarvoor paragraaf 1.3.)

Reizigersvereniging Rover wijst erop dat er op Schiphol dubbel zoveel perronsporen zouden moeten zijn als in de rest van de tunnelbuizen. Dit betekent dat bij uitbreiding naar 6 sporen idealiter tenminste 12 perronsporen beschikbaar moeten zijn. Analoog wordt met de bestaande 4 sporen de capaciteit beter benut als er 2 perronsporen bij de huidige 6 sporen komen. Met de introductie van ERTMS worden kortere opvolgtijden mogelijk. Het capaciteitsknelpunt komt dan nog meer bij de perrons te liggen. Dat betekent dat dezelfde capaciteitswinst die is voorzien met de bouw van een nieuwe spoortunnel (maatregel A5) mogelijk ook te realiseren is door de bouw van alleen extra perrons (maatregel A4). Maatregel A4 zou daarom niet mogen afvallen van de longlist.

Antwoord

Het uitbreiden van de bestaande Schipholspoortunnel met extra perronsporen (naar een 6-sporige tunnel) en/of station Schiphol uitbreiden met twee extra perrons op het station (naar een 8-sporig station) is in de vorige fase inderdaad onderzocht als maatregel A4 (bijlage 2 ontwerp-NRD, longlist mogelijke oplossingen). Deze maatregel is afgevallen omdat het civieltechnisch onmogelijk is om de huidige Schipholspoortunnel uit te breiden met extra sporen. Daarom wordt deze maatregel niet verder onderzocht.

Reizigersvereniging Rover adviseert de nieuwe spoortunnel en/of uitbreiding van het aantal treinperrons op Schiphol Airport fysiek niet onmogelijk of onnodig duur te maken en hier dus rekening mee te houden bij het ontwerp van het metrotracé en hiervoor ruimtelijke reserveringen te doen.

Antwoord

Deze MIRT-verkenning onderzoekt een alternatief met een extra Schipholspoortunnel (zoals beschreven in paragraaf 1.3). Het gaat dus om het alternatief dat al in de ontwerp-NRD was opgenomen. Het treinalternatief in de ontwerp-NRD is het enige waarbij het stoppen bij een halte onder Schiphol Plaza wordt onderzocht, met een ondergronds tracé ten zuidoosten van de bestaande Schipholspoortunnel. Daarmee levert dit alternatief belangrijke en onderscheidende informatie voor de Verkenning op.

Dit alternatief maakt de meeste capaciteit vrij in de Schipholspoortunnel vergeleken met andere oplossingen. Ook levert het de kortste loopafstanden op van en naar de nieuwe halte bij Schiphol Centrum. Omdat het realiseren van extra treinperrons op het huidige station Schiphol Airport civieltechnisch onmogelijk is, heeft het geen zin om ruimte te reserveren voor een dergelijke maatregel.

Reizigersvereniging Rover adviseert te onderzoeken of kosten kunnen worden bespaard door voorbereidende werkzaamheden voor de toekomstige uitbreiding van het aantal treinperrons op station Schiphol Airport en voor de eventuele nieuwe spoortunnel mee te nemen bij de realisatie van de metro. Zij adviseren ook te onderzoeken of het haalbaar is om tegelijkertijd met de bouw van de ondergrondse metro een 7e en 8e perronspoor voor treinen te realiseren zodat de capaciteit van de bestaande spoortunnel maximaal kan worden gebruikt.

Antwoord
Zoals ook uit de voorgaande antwoorden blijkt heeft het geen zin om de uitbreiding van de bestaande Schipholspoortunnel te onderzoeken. Dit omdat de door Rover gesuggereerde maatregel civieltechnisch niet haalbaar is.

Reizigersvereniging Rover geeft aan dat een groot deel van de overige maatregelen uit de longlist die niet op de shortlist staan wel een bijdrage leveren aan de gestelde doelen maar niet toekomstbestendig zijn. Ze kunnen wel als een aanvulling op de metrovariant werken voor optimalisatie. Ze begrijpen daarom de keuze van het niet meenemen van de overige maatregelen in de longlist niet.

Antwoord
Het afvallen van maatregelen uit de longlist van het MIRT-onderzoek (bijlage 2 ontwerp-NRD) is gebaseerd op een zorgvuldige beoordeling. Voor de oplossingsrichting A11 van de longlist (het benutten van restcapaciteit van de bestaande Schipholspoortunnel) geldt dat deze uitgebreid nader is onderzocht. Dit met het doel om deze misschien als benuttingsalternatief (het verbeteren van de bestaande situatie met minimale investeringen) te gebruiken in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

De maatregel C9 uit de longlist (deelbediening door uitlopende/opstartende intercity's vanuit Schiphol te laten stoppen op een halte station Hoofddorp) van de longlist is meegenomen in de uitgangspunten voor de referentiesituatie. Dit is de situatie waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. Het gaat dan om de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen.

In de vorige fase zijn volwaardige projectalternatieven geformuleerd, zonder het toevoegen van mogelijke aanvullende maatregelen. Voor het vervolg van de MIRT-verkenning zijn in de Notitie Kansrijke Oplossingen wél nieuwe oplossingsrichtingen naar voren gekomen. Deze zijn als aanvulling op of in combinatie met een bestaand alternatief (mogelijk) kansrijk. Voor deze mogelijk kansrijke aanvullingen/aanpassingen worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

Reizigersvereniging Rover adviseert om te kijken naar het totale ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam en rondom Schiphol te kijken. Ook adviseert Rover bij de nadere uitwerking van de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer nadrukkelijk te zoeken naar meekoppelkansen voor het hele systeem. Wij adviseren bij de effectbepaling in kaart te brengen welke positieve bijdrage aan het gebruik van de ov-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer kan worden geleverd door de raakvlakprojecten.

Antwoord
Aan deze suggestie van Rover wordt tegemoetgekomen doordat aan de toetsingscriteria (die in het MIRT-onderzoek ZWASH zijn toegepast) een extra criterium is toegevoegd: Bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. In de Notitie Kansrijke Oplossingen wordt beschreven hoe dit criterium is toegepast en tot welke set aan te onderzoeken alternatieven en mogelijke aanvullingen/aanpassingen dit heeft geleid.

Op de definitieve shortlist (zie paragraaf 1.3) zijn basisalternatieven opgenomen die bijdragen aan de ov-bereikbaarheid van woon- en werklocaties aan de zuidwestkant van Amsterdam en rondom Schiphol. In de Verkenning wordt ook beoordeeld hoe de alternatieven zich verhouden tot andere projecten in de regio en het ov-systeem als geheel.

De metrovariant via Schiphol NW voldoet volgens Rover niet aan 1) geen korte en snelle verbinding tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp en 2) het is onnodig duur en ingewikkeld. Het is ook namens Rover geënt op een oud plan van Schiphol om een tweede terminal te bouwen in NW. Dat is volgens Rover achterhaald door de discussie rondom de groei van Schiphol en air-rail substitutie en het zal veel weerstand opleveren. Verder doet de metro via NW slecht aan het bestaande knooppunt Noord, 'het busstation Noord, verliest grotendeels zijn bestaansrecht'. Rover adviseert om vanwege de kortere route voor reizigers en de belangrijke overstapfunctie van Schiphol Noord de Noord/Zuid-metrolijn niet via Schiphol Noordwest maar via Schiphol Noord te laten rijden. Centrumontwikkeling is ook mogelijk bij de haltes langs deze kortere route.

Antwoord

De metrovariant via Schiphol Noordwest is projectalternatief PA3.2. Verschillende argumenten pleiten voor dit alternatief. In Schiphol Noordwest komen er (los van een mogelijke tweede terminal) veel arbeidsplaatsen bij. Deze halte maakt de bereikbaarheid van deze banen duurzamer. Daarnaast wordt in de buurt woningbouw ontwikkeld (in Badhoevedorp) en toekomstige bewoners kunnen deze halte ook gebruiken.

Voor tracés die langs/door het gebied Schiphol Noordwest gaan, wordt in deze Verkenning ook meegenomen dat hier een overstaphub nodig is voor regionale bussen. De kosten en baten van het mogelijk verplaatsen of verbinden van de bushub Schiphol Noord worden onderzocht. Schiphol Noordwest kan op deze manier de overstapfunctie naar en tussen lokale en regionale bussen (en eventueel metro/trein/BRT) overnemen. Overigens rijdt de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Haarlem-Amsterdam Zuid hier al. Ook het uitbreiden van de Schipholring (bus) hiernaartoe is al voorzien in Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.

Reizigersvereniging Rover raadt het af om Tracé NW gebruiken als kantoor- en centrumontwikkeling, omdat 1) langere rijtijd, 2) extra autoverkeer op het punt, 3) centrumontwikkeling op NW vraagt om meer verbindingen, dan die enkel van de metro. 'Breng de kantoren naar de metro' in plaats van andersom.

Antwoord

Locatiekeuzes voor wonen en werken liggen buiten de reikwijdte van dit project. De gebiedsontwikkelingen in Badhoevedorp-Zuid (noordwest) maken deel uit van de Verstedelijkingsstrategie MRA en de Omgevingsvisie Noord-Holland. Daarnaast is er in meerdere zienswijzen opgeroepen om te verkennen of een station bij Badhoevedorp mogelijk is. Dat is het beste mogelijk met een tracé via Noordwest.

Reizigersvereniging Rover merkt op dat in alle varianten een stuk ondergronds metrospoor nodig is op het Schipholterrein. Het bouwen van een metrotunnel op het Schiphol-terrein zal naar hun verwachting langer duren dan de realisatie van de bovengrondse delen van het traject aan de oostkant van het plangebied. Door het tracé vanaf Amsterdam Zuid tot knooppunt Schiphol Noord (eventueel gefaseerd) eerder open te stellen kan deze verbinding al eerder zijn nut bewijzen om dit gebied een snellere verbinding met Amsterdam Zuid, Centrum en Noord te bieden via de metro. Rover adviseert om in de verdere uitwerking van de projectalternatieven te onderzoeken of realisatie en ingebruikname van het oostelijke deel van het project (Amsterdam Zuid – Schiphol Noord) kan worden versneld, zo nodig gefaseerd.

Antwoord

De suggestie om te onderzoeken of onderdelen van het nieuwe ov-systeem eerder opengesteld kunnen worden, is ook door ProRail en door de gemeente Amsterdam aangedragen. In de Notitie Kansrijke Oplossingen wordt dit een mogelijke 'faseringsvariant' genoemd. Een faseringsvariant kan indien dat past bij het voorgenomen Voorkeursalternatief worden beschouwd.

Reizigersvereniging Rover adviseert in het kader van het verder verlengen van de NZ-lijn het volgende: 1) Verken in hoeverre het verder verlengen van de Noord/Zuidlijn richting het zuiden van de Haarlemmermeer kan leiden tot extra reizigersgroei en het vrijspelen van meer capaciteit in de Schipholspoortunnel voor intercity's en internationale treinen en/of het beperken van het aantal reizigers dat moet overstappen op Schiphol Airport.

2) Het verder verlengen van de Noord/Zuidlijn richting Nieuw-Vennep bij het ontwerp van het tracé voor de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer fysiek niet onmogelijk of onnodig duur te maken, voor deze verlenging een ruimtelijke reservering te doen en de benodigde ruimtelijke procedures al te doorlopen zodat deze verlenging zo nodig snel kan worden gerealiseerd (optie voor een doorgaande bouwstroom na realisatie verlenging tot Hoofddorp).

3) Bij de tracékeuze en het ontwerpen van opstelterrein rekening te houden met voldoende extra capaciteit voor het bedienen van de verlenging richting het zuiden van de Haarlemmermeer en bij het ontwerp van de metrohalte Hoofddorp rekening te houden met de optie dat na eventuele verlenging een deel van de metrotreinen kan keren op Hoofddorp terwijl een ander deel kan doorrijden.

Antwoord
De suggesties van Rover worden puntsgewijs beantwoord.

1. *Het vrijspelen van meer capaciteit in de Schipholspoortunnel voor intercity's en internationale treinen en het verminderen van de drukte op de perrons op Schiphol en Amsterdam Zuid zijn doelen van deze Verkenning. De oplossing (en alle oplossingen) wordt dan ook aan deze doelen getoetst (zie paragraaf 1.1).*
2. *Rover doet de suggestie om de Noord/Zuidlijn na het station Hoofddorp verder te verlengen richting Nieuw-Vennep en/of een NS-station ten zuiden van Haarlemmermeer. Deze oplossingsrichting is potentieel kansrijk (zie de toelichting in paragraaf 1.3 en NOB13 in Bijlage 1) als aanpassing en/of aanvulling op de basisalternatieven. Voor aanvullingen/aanpassingen zoals NOB13 worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen. De invloed op reizigersgroei en ov-capaciteit wordt hierbij meegenomen.*
   Ook het verlengen van de metro-varianten PA3.2 en 3.3 tot Hoofddorp-Zuid en/of Schiphol Trade Park (NOB16) is als mogelijke aanpassing/aanvulling opgenomen in de Notitie Kansrijke Oplossingen en wordt op dezelfde manier onderzocht als NOB13 . Of het reserveren van ruimte voor het verlengen van de metrovarianten richting Nieuw-Vennep en/of een NS-station ten zuiden of westen van Haarlemmermeer raadzaam is, wordt in een later stadium vastgesteld op basis van de Verkenning of de planning- en studiefase.
3. *Rover vraagt aandacht voor extra keermogelijkheden voor treinen. Meerdere partijen deden soortgelijke suggesties. Deze maatregelen zijn getoetst op kansrijkheid (NOA3, zie Bijlage 1). Zoals bij een eerder zienswijzepunt al is toegelicht, levert deze maatregel zelfstandig geen bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. De oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken, maar is wel als suggestie aan NS en ProRail meegegeven.*

Reizigersvereniging Rover adviseert bij verdere uitwerking van de verlenging van de metrolijn deze voor te bereiden op automatische operatie (automatisch rijden) en bij voldoende voordelen dit direct ook daadwerkelijk te realiseren.

Antwoord
Voor de basisalternatieven metro wordt vooralsnog uitgegaan van semi-automatisch rijden (GoA2), maar er wordt wel volledig bestuurderloos (GoA4-voorbereid) ontworpen. Hiermee wordt bedoeld dat in de technische uitwerking rekening wordt gehouden met de constructie en ruimtereserveringen om de uitrol naar GOA4 mogelijk te maken.

Reizigersvereniging Rover adviseert om ervoor te zorgen dat alle metrohaltes optimaal bereikbaar zijn per bus, tram en fiets en dat overstappen zo soepel mogelijk wordt gefaciliteerd. Optimaliseer hierop de ligging en het ontwerp van de metrohaltes in de uiteindelijke voorkeursvariant. En: realiseer alsnog de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol waarin bussen zich een niveau hoger bevinden dan het transferdomein (maatregel C5).

Antwoord
Het optimaal aansluiten van alternatieven op onderliggende netwerken met het doel deze bereikbaar te maken voor meerdere vervoerswijzen, gebeurt in de planning- en studiefase. Dat is dus nadat een voorkeurbeslissing is genomen door de bewindspersoon. In de verkenningsfase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt van stations en de daaromheen gelegen voorzieningen. In de volgende fase worden nieuwe stations volgens de richtlijnen ontworpen. Daar hoort ook de bereikbaarheid per bus, tram en fiets en het faciliteren van overstappen bij.

Rover stelt een variant voor op de eerder afgevallen maatregel C5 (bijlage 2 ontwerp-NRD, longlist mogelijke oplossingsrichtingen). Het gaat hier om de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol, waarin bussen zich een niveau hoger bevinden dan het transferdomein. Deze suggestie is in de Notitie Kansrijke Oplossingen onderzocht (NOC1, zie Bijlage 1). Het project Multimodale knoop Schiphol is een project dat in de MIRT-verkenning als gerealiseerd wordt beschouwd. Het realiseren van de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol valt buiten reikwijdte van de MIRT-verkenning.

Reizigersvereniging Rover adviseert om in elke variant die wordt uitgewerkt in te zetten op het beperken en duurder maken van parkeervoorzieningen op en rond Schiphol Airport en het zoveel mogelijk uitplaatsen van bestaande parkeervoorzieningen naar locaties buiten het Schiphol terrein om zo duurzame mobiliteit te stimuleren, de business case van de ov-verbinding te verbeteren en ruimte vrij te spelen voor de ov-terminal en extra bedrijfsontwikkeling op het Schiphol terrein.

Antwoord
Extra ov-stimulerende maatregelen om de mobiliteitstransitie naar ov te vergroten, vallen op dit moment niet binnen de opdracht van de Verkenning. Wij gaan alleen uit van al genomen besluiten (bijvoorbeeld over parkeertarieven). Parkeervoorzieningen op en rond Schiphol Airport vallen onder de verantwoordelijkheid van Schiphol Airport.

Ten aanzien van de toetsingscriteria, reikwijdte en detailniveau van milieuaspecten en omgevingsfactoren ondersteunt Reizigersvereniging Rover de brede focus van milieuaspecten en brede welvaart. Wel hebben zij enkele aanvullende toetsingscriteria:

a Advies om bij de toets van de ontwerpen op toekomstvastheid nadrukkelijk niet alleen te kijken naar de fysieke haalbaarheid van eventuele toekomstige uitbreidingen richting bijvoorbeeld Nieuw-Vennep, maar ook naar de kosten, vervoerwaarde en logistieke efficiëntie.

Antwoord
Kosten, vervoerwaarde en logistieke efficiëntie zijn thema's die in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) worden behandeld. Deze vormen geen onderdeel van het plan-MER.

b Advies om 'modal shift' niet alleen een toetsingscriterium te laten zijn maar ook een doel van het project en hierbij te streven naar en te toetsen op maximale modal shift naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en ov).

Antwoord
Het streven naar maximale modal shift van auto naar ov is geen projectdoelstelling. Wel worden de alternatieven en varianten in het plan-MER beoordeeld op de modal shift naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en ov).

c Toets de modal shift op alle schaalniveaus en in alle reizigersgroepen.

Antwoord
Modal shift is onderdeel van het beoordelingskader van het plan-MER. Een verdere onderverdeling (in bijvoorbeeld reizigersgroepen) wordt voor het plan-MER als niet relevant beschouwd (voor deze verkenningsfase). Wel wordt in zowel het plan-MER als in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) aspecten van Brede Welvaart meegenomen.

d Neem in het ontwerp de optimalisatie van ketenvoorzieningen (fietsenstallingen, P&R, loop en fietsroutes, netwerkeffecten door verknoping met het overige ov en comfortabele overstap op dit overig ov) mee en toets het effect daarvan integraal.

Antwoord
In de verkenningsfase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt van stations en de daaromheen gelegen voorzieningen. In de planning- en studiefase worden nieuwe stations volgens de richtlijnen ontworpen. Daar hoort ook de bereikbaarheid per bus, tram en fiets en het faciliteren van overstappen bij.

e Doe een gevoeligheidsanalyse welke extra modal shift bereikbaar is door flankerend beleid zoals beprijzing van het wegverkeer en een hogere vliegbelasting.

Antwoord
Voor zover met flankerend (aanvullend) beleid vaststaand beleid bedoeld wordt, is het in de rekenmodellen die worden gebruikt verwerkt. Mogelijk toekomstig beleid dat nog niet in de modellen is opgenomen valt buiten de reikwijdte van de MIRT-verkenning. Beprijzen valt hier niet onder.

f Toets of en in hoeverre de ontworpen varianten op de verschillende schaalniveaus voldoende restcapaciteit hebben om extra reizigersgroei als gevolg van flankerend beleid en/of nu nog niet bekende toekomstige bouwopgaven in de regio op te vangen.

Antwoord
In het plan-MER wordt inderdaad getoetst of er restcapaciteit is bij de te onderzoeken alternatieven en eventuele aanvullingen daarop.

g Advies om het aspect robuustheid mee te nemen als toetsingscriterium en daarbij specifiek te kijken naar de bijsturingsmogelijkheden zowel van de nieuwe ov-verbinding als van het bestaande spoornetwerk in verstoorde situaties. Wij adviseren daarbij te toetsen op de snelheid waarmee deze bijsturingsmogelijkheden kunnen worden ingezet en de mate waarmee door deze bijsturingsmogelijkheden de hinder voor reizigers kan worden beperkt gedurende de verstoorde situatie (kwaliteit en capaciteit van de bijsturingsmogelijkheden)

Antwoord
De reikwijdte van het MER is voor het onderdeel verkeer uitgebreid met een onderzoek naar de kwetsbaarheid/robuustheid van de alternatieven ten opzichte van elkaar (zie ook paragraaf 4.4). Zo heeft het spreiden van risico's over verschillende vervoerswijzen tot gevolg dat bij bijvoorbeeld een staking of langdurige stremming van de ene vervoerswijze andere vervoerswijzen een deel van de reisbewegingen kan opvangen. Dit aspect wordt in kwalitatieve zin meegenomen in het plan-MER.

Bijsturingsvoorzieningen worden in deze fase op hoofdlijnen betrokken bij het onderzoek en maken onderdeel uit van het operationeel concept. Benodigde voorzieningen worden op hoofdlijnen meegenomen in de technische uitwerking en meer gedetailleerd uitgewerkt in de planning- en studiefase.

h Advies om de verschillende varianten ook te toetsen op de redundantie bij verstoorde situaties, bijvoorbeeld het uitvallen van het spoorsysteem of het metrosysteem. Maak op deze manier inzichtelijk in welke variant de bereikbaarheid van Schiphol tijdens verstoringen het beste is geborgd.

Antwoord
Redundantie (het dubbel, of nog vaker, aanwezig zijn van onderdelen zodat het geheel goed blijft functioneren als een onderdeel uitvalt) wordt in het plan-MER betrokken als onderdeel van het aspect bereikbaarheid en mobiliteit. Verstoorde situaties (zoals het uitvallen van een spoor- of metrosysteem) worden ook (op hoofdlijnen) beschreven in het operationeel concept.

i Advies om in het ontwerp van de ov-verbinding Haarlemmermeer– Amsterdam en de toets in de bijbehorende MER voor de raakvlakprojecten niet alleen te kijken naar lopende projecten, maar ook naar mogelijk toekomstige projecten. Projecten zoals zijn genoemd in o.a. bijlage 2 van de ontwerp-NRD (zoals Zaandam – Amsterdam Zuid, oost-westlijn en lightrail Schiphol-Haarlem) en in het landelijke en regionale toekomstbeeld OV-2040 (zoals de IJmeer-verbinding). Zij adviseren bij deze toets niet alleen te kijken naar cumulatieve effecten voor de Noord/Zuid-lijn maar ook naar ruimtelijke inpassing en netwerkeffecten voor deze raakvlakprojecten.

Antwoord
In het plan-MER worden toekomstige (raakvlak)projecten meegenomen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, als onderdeel van de referentiesituatie. Daarbij kijken we ook naar raakvlakken met de plangebieden van die projecten. Netwerkeffecten van projecten die in de referentiesituatie zijn opgenomen, zijn verwerkt in de verkeersmodellen.

In het ontwerp van de ov-verbinding Haarlemmermeer-Amsterdam houden we zoveel mogelijk rekening met concrete toekomstige projecten. Onderdeel van deze Verkenning is raakvlakken in beeld brengen en hierover afstemmen met de initiatief-nemers ervan.

Ten aanzien van raakvlakprojecten heeft Reizigersvereniging Rover meerdere suggesties.

a Onderzoek of in aanvulling op de voorkeursvariant een realisatie van 2 tot 4 treinen per uur (Hoorn -) Zaandam – Amsterdam Zuid mogelijk is als quick-win/optimalisatie door realisatie van de daarvoor noodzakelijke zuidoost-spoorboog bij Riekerpolder en nog geen of slechts gedeeltelijke verdubbeling van de westtak (fasering maatregel A10).
Behoudt de ruimtelijke reservering voor de spoorboog bij Riekerpolder en voor spoorverdubbeling op de westtak en maak een ruimtelijke reservering voor toekomstige uitbreiding van de Hemspoortunnel.

Antwoord
De maatregel A10 (bijlage 2 ontwerp-NRD, longlist mogelijke oplossingsrichtingen) die Rover noemt, is in de vorige fase al afgevallen. Dit omdat deze maatregel onvoldoende bijdraagt aan het oplossen van de knelpunten waarvoor de MIRT-verkenning wordt uitgevoerd. Bovendien valt de maatregel buiten de reikwijdte van het plangebied. De maatregel wordt daarom niet verder betrokken in de Verkenning. Wat betreft het reserveren van ruimte voor een spoorboog bij Riekerpolder en een spoorverdubbeling op de Westtak, geldt dat dit in het kader van het raakvlakmanagement wordt onderzocht. Tot slot valt de toekomstige uitbreiding van de Hemspoortunnel buiten de reikwijdte van deze MIRT-verkenning.

b Reizigersvereniging Rover doet de suggestie om onderzoek te doen naar de realisatie van 4 treinen per uur Schiphol Airport – Zaandam – Alkmaar op de huidige infrastructuur (of met slechts kleine ingrepen) ter aanvulling van OVAH. Deze treinen kunnen opstarten in Hoofddorp en op termijn rijden als verlenging van treinen afkomstig uit Leiden of Rotterdam.

Antwoord
Één van de vier doelen van de MIRT-verkenning is onderzoeken hoe een projectalternatief bijdraagt aan ov-bereikbaarheid. In de beoordeling van de basisalternatieven in het plan-MER wordt dan ook gekeken naar netwerkeffecten van de alternatieven. De verbinding tussen Schiphol en Zaandam (en verder) is er daar één van. Alle basisalternatieven gaan uit van hetzelfde aantal extra treinen naar Zaandam en verder. Dit wordt inzichtelijk gemaakt in de Onderzoeksrapportage Bereikbaarheid. Overigens wordt vanuit het project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van ProRail de treinroute Amsterdam-Alkmaar verbeterd.

Reizigersvereniging Rover behoudt graag de kwaliteitswinst van de Amsterdam Lelylaan – Schiphol Airport met verlenging van de Noord/Zuidlijn. Ze geloven dat de verbetering met OVAH ter discussie komt te staan.

Antwoord
In de Verkenning wordt gekeken naar de effecten van de oplossingen op de bereikbaarheid in het bredere netwerk. Daar maakt station Amsterdam Lelylaan onderdeel van uit.

c Reizigersvereniging Rover is niet tevreden met de verdwijning van de HSL Rotterdam Centraal - Amsterdam Centraal door de komst van de Airport Sprinter. Er zijn volgens hun 3 compenserende maatregelen (alle geen deel van longlist + bereikt niet alle doelstellingen) hiervoor:

1) het sluiten van de metroring tussen Isolaterweg en Amsterdam CS. De Airport Sprinter tussen Lelylaan en CS zijn dan niet meer nodig. Dit creëert ook extra ruimte in de Schipholspoortunnel. De frequentie van de Airport Sprinter gaat dan wel omlaag. Dit kan worden opgelost met maatregel 3.

Antwoord
In de MIRT-verkenning OVAH (of in de daaropvolgende plannings- en studiefase) wordt onderzocht of het mogelijk is om binnen de vrijkomende ruimte in de Schipholspoortunnel opnieuw een Intercity Direct tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal te laten rijden. Op de drie suggesties die Rover hierover doet wordt hieronder ingegaan.

Rover suggereert om het sluiten van de metroring tussen metrostation Isolatorweg en Amsterdam Centraal te onderzoeken. Deze toevoeging aan de metroring valt buiten het plangebied van deze MIRT-verkenning zoals bepaald in de Startbeslissing (zie figuur 1 in paragraaf 1.1). Deze oplossingsrichting is wel onderdeel van de MIRT-verkenning OVSA (OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum) die in 2023 is gestart.

2) de bediening van Amsterdam Lelylaan vanuit Amsterdam Centraal weer laten stoppen van intercity's op dit station in plaats van de Airport-Sprinter. Hierdoor kan de hoge frequentie Lelylaan - Schiphol worden gehouden en levert dit ruimte op voor extra IC'S vanaf Schiphol richting Leiden/Rotterdam. De HSL-verbinding kan dan worden hersteld.

Antwoord
Het upgraden van station Amsterdam Lelylaan tot IC-station is in de vorige fase onderzocht (C10). Deze maatregel is afgevallen omdat hij niet voldoet aan de doelstellingen.

3) een noordwest metroboog richting Riekerpolder. Bij de keuze voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol Airport (en Hoofddorp) wil Rover graag dat we in overweging de metroboog als no-regret-maatregel realiseren om zo omleiding bij verstoringen mogelijk te maken. Voor de langere termijn is deze metroboog een essentiële schakel voor een rechtstreekse metro van Schiphol naar Havenstad.

Antwoord
De optie van een metroboog noordwest is ook door andere indieners als oplossingsrichting aangedragen (zie paragraaf 3.5.5). De maatregel is getoetst op kansrijkheid (NOB3, zie Bijlage 1). Deze oplossing draagt alleen in combinatie met één van de metrovarianten bij aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Voor de aanvullingen/aanpassingen zoals NOB3 worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

d Reizigersvereniging Rover adviseert bij de verdere uitwerking van alternatieven nadrukkelijk te kijken naar de gevolgen voor reizigers van/naar de stations Sassenheim, Nieuw-Vennep, Amsterdam RAI en Diemen Zuid, zowel richting Amsterdam/Schiphol als richting Leiden en Weesp, en bij het toetsen van de alternatieven een gevoeligheidsanalyse te doen voor verschillende netwerkvarianten op het spoor die mogelijk worden door realisatie van de ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer.

Antwoord
De door Rover aangedragen aandachtspunten worden in afstemming met ProRail en NS meegenomen bij het aanpassen van de treinnetwerken van de verschillende basisalternatieven.

e Reizigersvereniging Rover ziet kansen op aanvulling van de doortrekking NZ-lijn voor een tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan. Ze adviseren om dit verder te onderzoeken en hiervoor een ruimtelijke reservering te doen.

Antwoord
Rover doet de suggestie voor het realiseren van een tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan. Deze oplossingsrichting is getoetst op kansrijkheid (NOB14, zie Bijlage 1). De aangedragen oplossingsrichting valt (voor een groot deel) buiten het plan- en studiegebied.

De bestaande metrovarianten voldoen al aan het criterium 'doelbereik'. Er zijn (in combinatie met de toetsing op ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties) geen argumenten voor het combineren van deze vervoerswijzen. Ook uit een door de gemeente Amsterdam uitgevoerde studie (HOV-studie Schinkelkwartier, 2020) blijkt dat een tramverbinding onvoldoende toegevoegde waarde heeft en de metro in combinatie met een bus de beste oplossing is. Deze oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken.

f Reizigersvereniging Rover stelt voor dat Schiphol NV (een groot deel van) de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol Airport en Hoofddorp bekostigt en dit dekt uit extra inkomsten uit de luchthavengelden en het vrijkomen van nieuwe ontwikkelingslocaties. Betrek daarbij Schiphol NV ook in een rol als opdrachtgever om een snelle en efficiënte aanleg te stimuleren. Maak een pakketafspraak waarin het Rijk in ruil voor een substantiële investering van Schiphol NV in de verlenging van de Noord/Zuidlijn versneld investeert in raakvlakprojecten die het ov in de regio versterken.

Antwoord
Aan het eind van deze MIRT-verkenning worden afspraken tussen de verschillende opdrachtgevende partijen (waaronder Schiphol) gemaakt over bekostiging van het voorkeursalternatief.

g Reizigersvereniging Rover adviseert om in de verdere planvorming de vertegenwoordigers van open toegangvervoerders te betrekken.

Antwoord
Het is niet werkbaar om de vertegenwoordigers van open toegangvervoerders te betrekken in het onderzoek, het is daarom dan ook niet gebruikelijk om dit te doen.

Reizigersvereniging Rover adviseert om snel een besluit te nemen over realisatie van de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Probeer waar mogelijk ruimtelijke procedures voor de verdere uitwerking te versnellen.

Antwoord
De verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp is één van de basisalternatieven. De besluitvorming over het voorkeursalternatief doorloopt de gebruikelijke stappen van de MIRT-Verkenning. De ruimtelijke procedures (voor de verdere uitwerking) zijn vastgelegd in de Omgevingswet. Waar sneller werken mogelijk is, zal de projectorganisatie dat zeker benutten.

h Reizigersvereniging Rover stelt het op prijs om tussentijds te worden geraadpleegd om ontworpen tracés te toetsen en/of feedback te geven op resultaten van de toetsing.

Antwoord
Naar aanleiding van deze zienswijze is met Rover afgesproken om elkaar periodiek te informeren over de voortgang.

3.4. Buurt- en/of bewonersorganisatie

3.4.1. Kernteam Oeverlanden-Sloten (99902565)

Kernteam Oeverlanden-Sloten is het niet eens met dat wat in paragraaf 2.1.2 naar voren wordt gebracht. In deze paragraaf staat dat de treinstations Schiphol Airport en Amsterdam-Zuid capaciteitsproblemen zullen krijgen, omdat verwacht kan worden dat het aantal treinreizigers zal stijgen. Omdat Station Amsterdam Zuid in deze eeuw het aantal reizigers steeds heeft zien toenemen, is in het kader van het project Zuidasdok besloten om dit station te verbouwen. Nadat de eerste aannemers besloten een punt achter hun werkzaamheden te zetten, is na een intermezzo en het besluit om het projectbedrag van Zuidasdok van 2 naar 3 miljard te vergroten, de geplande verbouwing verdergegaan. We gaan ervan uit dat de kostbare verbouwing van Station Amsterdam Zuid ertoe zal leiden dat er deze eeuw geen capaciteitsproblemen zullen zijn. Wij horen graag waarom er in het onderzoek geen rekening is gehouden met de verbouwing van het station.

Antwoord
De indiener refereert aan paragraaf 2.1.2 van de ontwerp-NRD. De realisatie van Zuidasdok en de realisatie van een derde perron op station Amsterdam Zuid (inclusief een verschuiving van internationale treinen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid) zijn onderdeel van de referentiesituatie van deze MIRT-verkenning. Dit betekent dat het uitgangspunt is dat deze projecten zijn gerealiseerd. Dit is echter niet voldoende om alle knelpunten als gevolg van de groeiende reizigersaantallen weg te nemen. Hierbij speelt mee dat bij station Amsterdam Zuid de ruimte ontbreekt om trein- en metroperrons te bouwen op de benodigde breedte.

Kernteam Oeverlanden-Sloten hebben bij het lezen van het rapport en Bijlage 2 de Longlist van mogelijke oplossingen op geen enkele manier inzicht gekregen in de wijze waarop tot een keuze voor de overblijvende drie projectalternatieven is gekomen. Bij de grijsgekleurde alternatieven die zijn afgevallen, staat slechts ‘oplossingsrichting voldoet niet’. Hierbij rijst de vraag waarom in het rapport de redenen hiervoor ontbreken.

Antwoord
De grijze kleur in Bijlage 2 van de ontwerp-NRD toont de afgevallen oplossingsrichtingen. De toelichting daarop is opgenomen in de Integrale eindrapportage van ZWASH fase 5, 2021. In die fase (het MIRT-onderzoek) stonden drie criteria centraal:

- Doelbereik. Met als subcriteria het oplossen van capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel, verminderen transferproblematiek op stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid, de intensivering internationaal treinverkeer, het niet verplaatsen van knelpunten en uiterlijk 2040 gerealiseerd;
- Onoverkomelijke belemmeringen. Oftewel: technische en juridische *showstoppers*;
- Investeringskosten. Als de kosten van de maatregel fors hoger zijn dan het beoogd budget (bandbreedte + 50%) voor de meest kansrijke oplossing (zijnde 3 miljard euro) valt de maatregel af.

Alle 33 oplossingsrichtingen zijn in de vorige fase getoetst op doelbereik. Degene die positief op doelbereik scoren, zijn ook beoordeeld op het criterium 'onoverkomelijke belemmeringen' en 'investeringskosten'. De oplossingsrichtingen die negatief scoorden op 'doelbereik' zijn afgevallen en niet verder getoetst.

Naar de mening van Kernteam Oeverlanden-Sloten wordt met name het doortrekken van de Noord/Zuidlijn nu te veel als voldongen feit gepresenteerd en is er onvoldoende op ingezet om een andere, veel goedkopere oplossing als meest wenselijke naar voren te brengen. Als de conclusie van de projectorganisatie wordt overgenomen, zal slechts een beperkte groep reizigers daar profijt van hebben, terwijl verwacht kan worden dat een veel grotere groep van mensen die gebruikmaken van het ov in Amsterdam en omstreken geconfronteerd zal worden met nog verder toenemende verschraling van het ov. Het gaat hierbij zowel om inwoners van Amsterdam als van bewoners uit de wijde omgeving die voor hun werk of anderszins dagelijks of regelmatig gebruikmaken van het Amsterdamse ov.

Voor reizigers van en naar Schiphol heeft het doortrekken van de Noord/Zuidlijn volgens Kernteam Oeverlanden-Sloten geen enkele meerwaarde. Twee argumenten zouden volgens indieners een belangrijke rol moeten spelen bij de uiteindelijke keuze voor het behouden van de bestaande buslijnen naar Schiphol. Het is voor indieners moeilijk voor te stellen dat noch de kosten noch de baten voor de verschillende wijzen van vervoer van reizigers naar Schiphol bij het onderzoek betrokken zijn.

Antwoord
De indiener vindt dat er onvoldoende is ingezet op goedkopere oplossingen dan het verlengen van de Noord/Zuidlijn. Kernteam Oeverlanden voert argumenten aan voor het behouden van de bestaande buslijnen naar Schiphol, zonder de bestaande Noord/Zuidlijn te verlengen. Uit het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) is gebleken dat zonder aanvullende ov-maatregelen (zoals in de Verkenning worden onderzocht) de bestaande buslijnen onvoldoende toekomstbestendig zijn.

In paragraaf 1.3 is toegelicht welke alternatieven op de definitieve shortlist staan. Dat zijn alternatieven voor verschillende vervoerswijzen (zoals bus, trein als metro). De kosten en baten en in welke mate de alternatieven bijdragen aan de projectdoelstellingen worden later in deze verkenningsfase onderzocht.

Kernteam Oeverlanden-Sloten zijn van mening dat reizigers die vanuit de stad naar Schiphol reizen veel te weinig bekend zijn met de uitstekende busverbindingen die er nu zijn:
- Bus 300 Haarlem – via busstation Amstelveen naar de Bijlmer
- Bus 341 Station Zuid – Hoofddorp
- Bus 369 Station Sloterdijk – via Nieuw-west – Schiphol
- Bus 397 Elandsgracht – Schiphol

Het lijdt geen twijfel dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vele malen duurder zal zijn dan het behouden van de bestaande buslijnen. Eerste noodzaak is dat een einde wordt gemaakt aan de onbekendheid van reizigers van en naar Schiphol met deze buslijnen. Wij dringen dan ook aan op vergroting van de bekendheid met deze buslijnen. Op de website van luchthaven Schiphol worden deze en andere busverbindingen helemaal niet genoemd; er wordt slechts verwezen naar ov-apps. Een intensieve reclamecampagne zou ook helpen om bewoners van Amsterdam, Haarlemmermeer

en andere plaatsen uit de regio op het bestaan van deze buslijnen te wijzen. Voorts zou in alle publicaties voor reizigers uit het buitenland uitvoerige aandacht voor buslijnen moeten zijn.

Antwoord
Zoals bij het voorgaande zienswijzepunt is toegelicht, is behoud van bestaande busverbindingen zonder aanvullende ov-voorzieningen niet toekomstbestendig. De suggestie om het bestaan van de busverbindingen beter bekend te maken is met de opdrachtgevende partijen gedeeld, omdat het wel op korte termijn problematiek kan verminderen.

Kernteam Oeverlanden-Sloten vreest dat de kosten van alle drie projectalternatieven die nu worden aangedragen, maar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn het meest, een verschraling van het reguliere ov in Amsterdam betekenen. Sinds de aanleg van de bestaande Noord/Zuidlijn, hebben reizigers die gebruikmaken van het Amsterdamse ov te maken met de opheffing of inkorting van bus- en tramlijnen, waardoor zij vaker dan voorheen moeten overstappen en hun reistijd langer is. Omdat de gemeente Amsterdam een van de opdrachtgevers-financiers van de projectorganisatie van het onderhavige plan is, heeft het zin erop te wijzen dat zij voor het vervoer in Amsterdam ingrijpende veranderingen voorstelt, waaraan de kosten voor het gemeentelijke vervoer als belangrijk argument worden aangevoerd.

Antwoord
Als er een extra ov-verbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol/Hoofddorp komt, heeft dit consequenties voor andere ov-verbindingen. Het heeft immers geen meerwaarde als ov-verbindingen elkaar kannibaliseren. In de praktijk bestaat de mogelijkheid dat op bepaalde 'vervoerrelaties' inderdaad de kwaliteit achteruitgaat. Daar staat tegenover dat door het toevoegen van het extra ov op de meerderheid van de relaties de kwaliteit (zoals reistijd en wachttijd) zal verbeteren.

Kernteam Oeverlanden-Sloten leidt dat af uit het Concept-Vervoerplan 2023-2024 waarover Het Parool bericht heeft. In het concept-plan staat onder meer dat er minder trams door de binnenstad zullen rijden. Volgens het GVB zijn twee lijnen door het centrum voldoende en moeten anderen die door het centrum reizen dat 'buiten het centrum om' doen. Ook voor metroreizigers zal er het nodige veranderen: volgens het bericht in Het Parool zal voor 36.000 reizigers op andere metrolijnen dan de Noord/Zuidlijn de reis langer gaan duren. Bewoners van Amstelveen worden geconfronteerd met de opheffing van de buslijnen 347, 348 en 358 als tram 25 door gaat rijden naar Uithoorn (medio 2024). Zij zijn een petitie gestart. Een bericht in het blad Rover van april 2024 bevestigt de hierboven geschetste verschraling van het Amsterdamse ov zoals omschreven in het Concept-Vervoerplan.

Antwoord
Het project OVAH is niet verantwoordelijk voor het concept vervoerplan en het ov in Amsterdam. Dit project bestudeert een mogelijke verbetering van het ov op de verbinding Amsterdam Zuid – Schiphol/Hoofddorp. Wij adviseren u dit punt in te brengen bij de Vervoerregio Amsterdam en GVB.

Terugblikkend op de ov-geschiedenis van Amsterdam, zien Kernteam Oeverlanden-Sloten dat vooral door opheffing van bussen nog steeds veel wijken en buitengebieden helemaal niet meer met het ov te bereiken zijn. Zoals gezegd, leeft er bij veel Amsterdammers onvrede over het verslechterde ov in hun stad, waarvan financiën steeds als (mede) oorzaak worden aangewezen. Het wringt dat ze zien dat er van staatswege enorm grote bedragen beschikbaar zijn voor miljarden kostende projecten als de Noord/Zuidlijn, Zuidasdok en dus ook het mogelijke doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Als bewoners, gebruikers en vrijwilligers van een gebied in Amsterdam-Nieuw-West met tekortschietende, betaalbare ov-verbindingen pleiten wij voor een goedkopere oplossing voor de problemen met het vervoer tussen Amsterdam en Schiphol.

Antwoord
Als er een extra ov-verbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol/Hoofddorp wordt aangelegd, heeft dit consequenties voor andere ov-verbindingen. Het heeft immers geen meerwaarde als ov-verbindingen elkaar kannibaliseren. In de praktijk bestaat de mogelijkheid dat op bepaalde 'vervoerrelaties' inderdaad de kwaliteit achteruitgaat. Daar staat tegenover dat door het toevoegen van het extra ov op de meerderheid van de relaties de kwaliteit (zoals reistijd en wachttijd) zal verbeteren. Wij geloven dat deze plannen ook de ov-bereikbaarheid van de Oeverlanden-Sloten per saldo verbeteren.

3.5. Particulieren

3.5.1. Particulier (99978652)

Indiener merkt het volgende op: Het MER beoogt een deugdelijk keuze tussen de verschillende mogelijke variant te maken met het inzicht in de milieugevolgen voor elke variant. In dit project is gekozen voor de omgekeerde volgorde, eerst de keuze van de variant dan de bijbehorende MER. Zonder inzicht in de gevolgen, is al bestuurlijk gekozen voor de variant doortrekking van de Noord/Zuidlijn. Dat maakt het weinig zinvol nu nog nieuwe varianten te bezien of andere varianten te beschouwen.

Antwoord

De keuze voor één van de alternatieven moet nog gemaakt worden. Daarom is deze MIRT-verkenning ook breed ingestoken en worden verschillende vervoerswijzen overwogen (zie paragraaf 1.3). Er heeft nog geen (definitieve) afweging en keuze voor één van de oplossingsrichtingen uit de ontwerp-NRD plaatsgevonden. Daarnaast is bij de terinzagelegging van de ontwerp-NRD gevraagd om met zienswijzen mogelijke nieuwe oplossingsrichtingen in te brengen. De keuze voor een oplossing vindt plaats aan het eind van de MIRT-verkenningsfase. De minister legt dan het voorkeursalternatief vast in een voorkeursbeslissing. Deze keuze wordt gemaakt op basis van onder andere een kosten-batenanalyse en het plan-MER.

Indiener vindt het opmerkelijk dat geen informatie beschikbaar is over hoeveel regionale treinen met de komst van de verlengde Noord/Zuidlijn vervallen, ook niet tot welke bijkomende groei van het autoverkeer dit leidt en welke milieuproblemen er mogelijk zijn.

Antwoord

Het plan-MER maakt inzichtelijk hoe de basisalternatieven zich verhouden tot de referentiesituatie (de toekomstige situatie zoals die zich voordoet wanneer er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd). De effecten op autoverkeer worden ook onderzocht en in de vergelijking meegenomen.

Indiener vraagt of het vervangen van enkele korte vluchten door de toevoeging van (inter)nationale treinen ruimte geeft voor meer langere vluchten en met welke milieubelasting hierbij hoort.

Antwoord

Dit project gaat niet over het vervangen van enkele korte vluchten voor langere vluchten. Wel is een van de projectdoelen het mogelijk maken van meer internationaal treinverkeer. Als dat lukt, zijn minder korte afstandsvluchten nodig. Het oplossen van knelpunten in de Schipholspoortunnel zorgt voor meer ruimte voor internationaal treinverkeer. Dit maakt de trein een aantrekkelijk reisalternatief dat bijdraagt aan duurzamer reizen. Of de ruimte voor vliegverkeer meer langere vluchten betekent, wordt bepaald door de slotcoördinator.[4]

Indiener vindt het opmerkelijk dat eenzijdig 'de substitutie van auto naar ov worden onderzocht', dus niet de omgekeerde beweging zoals verwacht mag worden met het verdwijnen van regionale treinen. Met meer (inter)nationale treinen kan ook meer substitutie van trein naar luchtvaart verwacht worden.

Antwoord

In de verkeerskundige onderzoeken van de Verkenning wordt niet alleen gekeken naar het vervangen van auto naar ov; ook de 'omgekeerde beweging' wordt meegenomen. Het effect van het vervallen van regionale en nationale treinen wordt verwerkt in de gebruikte verkeersmodellen. Wat het effect is van meer internationale treinen en vervanging naar luchtvaart maakt geen onderdeel uit van deze modellen, maar wordt ook onderzocht.

3.5.2. Particulier (99913435)

Indiener geeft aan dat de ov-verbinding Haarlemmermeer-Amsterdam ruimtelijk gezien al volledig ingevuld is op het beschouwde tracé; dat er voor verbindingen van en naar Amsterdam meer capaciteit nodig is; naast bestaand spoor op het tracé onder Schiphol meer buizen boren complex en duur is; zoveel mogelijk ontvlechten van personenverplaatsingen de knelpunten kan verzachten en dat ruimte het meest schaars is in deze omgeving.

Antwoord

Wij herkennen de complexiteit van de opgave van dit project, zoals de indiener deze schetst. Om de haalbaarheid en effecten van de kansrijke alternatieven in kaart te kunnen brengen

[4] Het zijn de luchthavens die de slots (de periode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven) toekennen. De Stichting Airport Coördination Netherlands is de huidige slotcoördinator op de Amsterdamse Luchthaven Schiphol.

worden in deze MIRT-verkenning (steeds gedetailleerdere) ontwerpen gemaakt. Hiervan worden vervolgens ook de (milieu)effecten in kaart gebracht, in het plan-MER.

Indiener stelt voor om alternatieve routes voor treinverbindingen te zoeken. Voor verplaatsingen van en naar Leiden en van en naar Utrecht richting Hoofddorp en verder, door een tweede tracé onder Amsterdam te vinden. De alternatieve route zou kunnen worden geprojecteerd naast de A5 en aangesloten kunnen worden op de treinverbinding tussen Haarlem en Amsterdam (zie kaartje bij zienswijze).

Een alternatieve verbinding Hoofddorp-Weesp is een zeer moeilijk in te passen tracé, vooral vanuit het publiek en open polderlandschap niet wenselijk geacht. Vanuit ontvlechtingsoptiek gezien wenselijk, echter een tracé zal moeilijk te vinden zijn.

Antwoord
De indiener stelt twee alternatieve treintracés voor:

1. *Alternatieve (trein)verbinding Hoofddorp-Amsterdam langs A5, en;*
2. *Alternatieve (trein)verbinding Hoofddorp-Weesp.*

Suggestie 1 betreft het realiseren van een nieuwe spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om, bijvoorbeeld langs de snelweg A5. Deze oplossing is in het MIRT-onderzoek (ZWASH) onderzocht en afgevallen, omdat deze het knelpunt rond de Schipholspoortunnel onvoldoende oplost. Hoewel de maatregel extra spoorcapaciteit op de zuidwestverbinding biedt en daarmee het bestaande spoor ontlast, zijn de effecten vooral merkbaar op internationaal niveau – en slechts zeer beperkt lokaal. Een deel van de reizigers moet via Schiphol omreizen en daarnaast creëert het een nieuw knelpunt tussen station Schiphol en Amsterdam Centraal.

Suggestie 2 betreft het realiseren van een alternatief treintracé tussen station Hoofddorp en station Weesp. De oplossingsrichting is onderzocht in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NOA1, zie Bijlage 1). Deze oplossingsrichting heeft echter een beperkt doelbereik, want de druk op de transferfaciliteiten op Schiphol Airport wordt naar verwachting niet opgelost en/of verplaatst naar station Hoofddorp. Deze oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken.

Indiener mist in de ontwerp-NRD het thema 'Niet geborgen oorlogsvliegtuigwrakken' die in het gebied moeten blijven liggen.

Antwoord
Onder het thema 'leefomgevingskwaliteit, aspect veiligheid' wordt onderzoek gedaan naar ontplofbare oorlogsresten. Het plangebied kan mogelijk ontplofbare oorlogsresten in de grond bevatten. Hiertoe wordt een inventarisatie uitgevoerd. Vervolgens wordt aan de hand hiervan beoordeeld of er op de routes van de alternatieven ontplofbare oorlogsresten aanwezig zijn.

Indiener ontvangt graag nieuwsbrieven met ontwerpalternatieven en varianten waar steeds meer details bij worden geleverd. Ook stelt indiener voor in het tempo van het proces workshops te houden.

Antwoord
De ontwerpen worden beschikbaar gesteld via de projectwebsite ovamsterdamhaarlemmermeer.nl Hier kan men zich ook inschrijven voor de nieuwsbrief van deze MIRT-verkenning. Om tijdig en optimaal te informeren over de MIRT-verkenning wordt via de website en nieuwsbrief teruggekoppeld wat er met de gegeven input is gedaan. Hiervoor worden onder meer themagroepen samengesteld, waaraan iedereen die interesse heeft kan deelnemen. Hierbij is aandacht voor thema's als stationsontwerp, tracés duurzaamheid en klimaatadaptie. Suggesties van omgevingspartijen voor andere manieren van betrokkenheid bij het ontwerpproces zijn welkom.

3.5.3. Particulier (99913108)

Indiener vindt dat de informatie in de concept NRD onvoldoende duidelijk maakt hoe zijn ov-situatie zal verbeteren, neutraal blijven of in het ergste geval, nog verder zal verslechteren. Hoewel het voorkeurstracé van Rijk en regio door indieners woonwijk (Badhoevedorp) gaat, een woonwijk waar de afstanden tot de dichtstbijzijnde halte te groot is volgens onderzoek van Vervoerregio Amsterdam, valt er voor de wijk op basis van de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) niet bij voorbaat een substantiële verbetering van de ov-bereikbaarheid te verwachten.

Antwoord

Deze MIRT-verkenning onderzoekt oplossingen voor de toekomstige knelpunten in de bestaande ov-verbindingen en stations in de gebieden rond Amsterdam en Haarlemmermeer. Onderzocht wordt wat het effect van de verschillende alternatieven en varianten is op de bereikbaarheid van het plangebied als geheel, voor alle betrokkenen en reizigers. Badhoevedorp maakt hier ook deel van uit. Zo wordt in beeld gebracht wat de nieuwe ov-verbinding voor inwoners betekent. Daarnaast is voor deze nieuwe fase een toetsingscriterium toegevoegd aan het toetsingskader dat in de vorige fase is gebruikt. Namelijk, de mate waarin de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest is één van deze locaties.

Aan de hand van het uitgebreide toetsingskader zijn de met de zienswijzen ingebrachte oplossingen getoetst. De oplossingen die voldoen aan de criteria van het toetsingskader worden als kansrijk beschouwd. Daar waar de oplossingen niet bijdragen aan de ontsluiting van één of meerdere woon- en werklocaties, is dit als een mogelijke optimalisatie aangeduid. Zie ook paragraaf 1.3, waar de definitieve shortlist van te onderzoeken alternatieven is opgenomen. Een van de mogelijk kansrijke oplossingen is een mogelijke extra halte bij Badhoevedorp (NOB1). Hiervoor worden in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2).

Indiener geeft aan dat door de verdichting in de metropoolregio het woongebied Badhoevedorp en stadsdeel Nieuw-West de komende decennia zal groeien tot ver boven de 200.000 inwoners. Vergelijkbaar met de top tien grootste steden van Nederland. De woonwijken in dit woongebied met dorp en stadsdeel zijn vroeger opgezet met autogebruik als belangrijk uitgangspunt. De Vervoerregio hanteert in haar projecten tegenwoordig steeds meer de wens voor een transitie naar andere modaliteiten zoals fiets en ov. Of OVAH een positieve stimulans biedt voor deze transitie kan indiener op basis van dit ontwerp-NRD niet beoordelen.

Antwoord

Het verbeteren van de ov-bereikbaarheid heeft een positief effect op de 'mobiliteitstransitie'; het stimuleren van reizigers om te kiezen voor het ov in plaats van de auto. De mate van verschuiving van auto- naar ov-gebruik van de alternatieven wordt onderzocht in het plan-MER.

Indiener stelt dat de bewoners van Badhoevedorp een kloof voelen tussen overheid en burger. Weer een project dicht in de buurt dat miljarden gaat kosten en Badhoevedorp niets oplevert. Het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn heeft voor Badhoevedorpers alleen zin als het de dorpsbewoners ook substantieel iets oplevert.

Antwoord

De indiener ervaart een kloof tussen overheid en burger. Wij benadrukken dat we volledige transparantie nastreven. Ook in de MIRT-verkenningsfase staat zorgvuldigheid, objectiviteit en onafhankelijkheid hoog in het vaandel. Wij horen dan ook graag welke zorgen leven rondom dit project. Het omgevingsteam van het project gaat daarom ook zo veel mogelijk met stakeholders en bewoners in gesprek. Dit gebeurt met het participatietraject en door een-op-een gesprekken.

Zulke gesprekken worden ook gevoerd met de Bewonersraad Badhoevedorp. Uiteindelijk streven we naar een breed gesteunde voorkeursbeslissing waarin we de omgeving goed hebben betrokken. U kunt ten alle tijden contact opnemen met een van onze omgevingsmanagers voor uw zorgen of vragen. Dat doet u via www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl/contact/

Indiener schetst de knelpunten voor openbaar vervoer in Badhoevedorp en vermoedt dat de hoofdoorzaak van de knelpunten is dat Badhoevedorp op de grens ligt van de concessiegebieden voor Connexxion en GVB. Bus 195 is een zogenaamde gedooglijn. Samenwerking tussen beide concessiehouders in het belang van ov-verbeteringen voor Badhoevedorp lijkt al jaren niet goed mogelijk. Badhoevedorp bevindt zich daarmee in een soort ov-vacuüm. Hopelijk brengt dit miljardenproject daar eindelijk verandering in.

Antwoord
Het realiseren van een ov-halte of station bij Badhoevedorp is een (mogelijk) kansrijke aanpassing/aanvulling van een van de oplossingsrichtingen (zie NOB1 in bijlage 1) waarvoor (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen worden. Daarnaast wordt er door het toevoegen van het criterium 'ontsluiting van woon/werkgebieden' aan de toetsing rekening gehouden met de effecten op de bereikbaarheid van Badhoevedorp.

Indiener geeft aan dat alternatief 1 (BRT-systeem) en alternatief 2 (extra Schipholspoortunnel) voor de bewoners van Badhoevedorp niet acceptabel zijn. Ook variant 1 van alternatief 3 (Metro tot Schiphol bovengronds) biedt te weinig voordelen voor Badhoevedorp en voor Badhoevedorp-Oost in het bijzonder. Variant 3 van alternatief 3 biedt voordelen met een metrohalte bij Schiphol op een acceptabele fietsafstand. Voor een gemiddelde reis is de loopafstand echter te ver en de locatie ligt verder weg van de wijken in Badhoevedorp West.

Antwoord
De MIRT-verkenning onderzoekt wat het effect van de verschillende alternatieven en varianten is op de bereikbaarheid van het plangebied. Badhoevedorp maakt hier ook deel van uit. Zo wordt in beeld gebracht wat deze ov-verbinding voor inwoners van Badhoevedorp betekent. Daarnaast is aan het toetsingskader (dat in de vorige fase is gebruikt) voor deze nieuwe fase een toetsingscriterium toegevoegd. Namelijk de mate waarin de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest is één van deze locaties.

Aan de hand van het toetsingskader zijn de met de zienswijzen ingebrachte oplossingen getoetst. De oplossingen die voldoen aan de criteria van het toetsingskader worden als kansrijk beschouwd. Daar waar de oplossingen niet bijdragen aan een betere bereikbaarheid van één of meerdere woon- en werklocaties, zijn deze als een mogelijke optimalisatie aangeduid. Zie ook paragraaf 1.3, waar de definitieve shortlist van te onderzoeken alternatieven staat. Voor de aanvullingen/aanpassingen, zoals een extra halte bij Badhoevedorp (zie NOB1 in bijlage 1), worden in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2).

De zin op pagina 22: "Afhankelijk van het alternatief en de variant worden verschillende (directe) verbindingen aan het ov-netwerk toegevoegd en worden parallelle verbindingen zoveel mogelijk vermeden, zodat er gezorgd wordt voor een goede aan- en afvoer naar de hoofdoplossing." roept volgens de indiener onzekerheid op over het risico dat er nog veel meer ov-opties uit Badhoevedorp verdwijnen.

Antwoord
Er zijn op dit moment geen plannen voor het schrappen van haltes als gevolg van het uitvoeren van één van de basisalternatieven. Daar wordt in de Verkenning dan ook geen rekening mee gehouden.

Indiener doet drie suggesties.
1. Een extra halte bij de metrovariant via Schiphol Noordwest naar Hoofddorp. Bij de Schipholweg ter hoogte van het Corendon hotel. In de zienswijze beschrijft indiener de voordelen hiervan.
2. Leg ook de Oost-Westlijn aan. In de zienswijze wordt dit onderbouwd.
3. Trek tram 1 door via Badhoevedorp naar één van de nieuwe metrohaltes. De aanleg zou nu al kunnen starten door een deel van het tracé aan te leggen middels het doortrekken van tram 1 naar Badhoevedorp. Tram 2 kan tegelijkertijd worden doorgetrokken via het Ecuplein naar het huidige eindpunt van tram 1. Dit betreft referentie B9 in de longlist.

Antwoord
Suggestie 1: de indiener stelt een extra halte voor bij de metrovariant via Schiphol Noordwest naar Hoofddorp. Dit is onderdeel van oplossingsrichting NOB16 (zie paragraaf 1.3 en Bijlage 1). Voor de aanvullingen/aanpassingen voor deze richting worden in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2).

De door indiener aangedragen oplossingen 2 en 3 zijn in een vorige fase onderzocht (B2 en B9, bijlage 2 ontwerp-NRD, longlist mogelijke oplossingsrichtingen).

Suggestie 2, een Oost-Westlijn, betreft het realiseren van een nieuwe metrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, door het centrum naar Amsterdam Oost (en mogelijk verder richting Almere). De belangrijkste reden voor het afvallen van dit plan in de vorige fase is de lange realisatietermijn, waarmee 2040 niet gehaald wordt. Daarmee draagt de variant onvoldoende bij aan het doelbereik.

Suggestie 3 betreft het aanleggen van een tram tussen Schiphol en Badhoevedorp, waarbij Badhoevedorp wordt aangesloten op de huidige tramlijn 1 in Amsterdam. De belangrijkste reden voor het afvallen van dit plan in de vorige fase is het onvermogen ervan om de knelpunten die in deze MIRT-Verkenning onderzocht worden op te lossen. De route is lang, maakt een flinke omweg richting Badhoevedorp en de tram heeft in Amsterdam een beperkte snelheid. Dit maakt reistijden langer. Daarmee is het een onaantrekkelijk alternatief. De indiener kan overwegen om dit initiatief lokaal onder de aandacht te brengen.

Indiener ziet dat in en rondom Badhoevedorp gewerkt wordt aan groenstructuren zoals de Groene As. Indiener verwacht in het milieueffectrapport (MER) dat aspecten van deze cruciale natuurverbindingen goed worden meegewogen en dat in het project de noodzakelijke investeringen worden gedaan om het beleid van versterking van natuur en biodiversiteit verder door te zetten. Indiener is graag bereid om in de toekomst verder te participeren bij de uitwerking van het tracé, de stations en de daarop aansluitende ov-verbindingen.

Antwoord

Enkele alternatieven doorkruisen de NNN (Natuur Netwerk Nederland)-verbinding ZNV2 en de Groene AS (onderdeel van het NNN). Het is daarmee inderdaad noodzakelijk om in het plan-MER effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in beeld te brengen en daar waar nodig mitigerende maatregelen te bepalen. De indiener is via een persoonlijke mail benaderd voor verdere betrokkenheid bij dit project.

Indiener adviseert goodwill te kweken in Badhoevedorp door daar ook bijeenkomsten te organiseren. Dorpsbewoners zien het project als een kans, maar zijn ook sceptisch. Het tracé zal hoogstwaarschijnlijk door ons dorp gaan (er vlak langs zult u misschien zeggen), terwijl op dit moment geen zekerheid is dat de miljarden ons daadwerkelijk een ov-verbetering gaan opleveren.

Antwoord

De omgevingsmanager neemt dit verzoek ter harte en organiseert in het kader van participatie een bijeenkomst in Badhoevedorp.

Indiener heeft meerdere vragen:
1. Wie zijn de wettelijke adviseurs die ook advies mogen geven op dit ontwerp NRD?

Antwoord

We hebben in het kader van de Omgevingswet de wettelijke adviseurs benaderd om advies uit te brengen. De volgende partijen deden dat:

- *Commissie mer*
- *GGD Amsterdam*
- *Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied*
- *Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (incl. brandweer)*
- *Veiligheidsregio Kennemerland (incl. brandweer en GGD)*
- *Waterschap Amstel Gooi en Vecht*
- *Hoogheemraadschap van Rijnland*

De punten uit de reacties van deze organisaties behandelen we in deze Nota van Beantwoording.

2. Waarom is de metro variant met een tunnel via Schiphol Noordwest sinds november 2022 de Voorkeursvariant van Rijk en Regio? (pag. 6 en 21 ontwerp-NRD)

Antwoord

Voor deze voorkeursvariant is de volgende argumentatie is gegeven[5]:

- *Het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp is een goede oplossing voor de ov-knelpunten in de corridor.*
- *Uit de eerder opgestelde maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) voor het Nationaal Groeifonds blijkt dat het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een goede investering is.*

[5] Kamerstuknummer 36200 A nr. 9, d.d. 14 november 2022

Of dit op basis van de Verkenning ook de definitieve voorkeursbeslissing wordt, staat nog niet vast. Zoals in paragraaf 1.3 is toegelicht is op basis van nieuw aangedragen oplossingsrichtingen in de Notitie Kansrijke Oplossingen een nieuwe shortlist met alternatieven tot stand gekomen. Deze worden in het plan-MER onderzocht.

3. Bij Schiphol Noordwest is nu weinig bebouwing, terwijl het beoogde tracé een omweg met een rare slinger daarlangs maakt. Dat maakt het ongetwijfeld duurder. Waarom deze extra moeite?

Antwoord
De op de afbeelding van PA3.2 opgenomen locatie van Schiphol Noordwest betreft de nieuwe woonwerklocatie Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze locatie is relevant voor deze MIRT-verkenning naar nieuwe ov-oplossingen, omdat dit een toekomstig bedrijventerrein betreft. De komende jaren komen er in dit gebied veel arbeidsplaatsen bij. Bovendien wordt woningbouw ontwikkeld in Badhoevedorp Zuid. Voor het beter bereikbaar maken van dit gebied biedt de halte Schiphol Noordwest een oplossing. Deze oplossingsrichting is als BA3.2 onderdeel van de basisalternatieven. Het uiteindelijke tracé wordt in de beoordelingsfase nader uitgewerkt.

4. Welke toekomstige ontwikkelingen op Schiphol spelen verder een rol bij deze voorkeur?

Antwoord
Naast de plannen om in dit gebied bedrijventerreinen en woningbouw te ontwikkelen, wordt in het gebied Schiphol Noordwest ruimte gereserveerd voor een mogelijke tweede luchtvaartterminal (zie Omgevingsvisie Haarlemmermeer). Als dit doorgaat, heeft dat invloed op de te maken keuzes voor het verbeteren van de ov-verbinding. Het is een van de 'wat-als-scenario's' waarvoor (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER en MKBA worden opgenomen. De informatie die het project OVAH oplevert over dit aspect is niet gericht op het beoordelen van of een mogelijke tweede terminal in het gebied Noordwest wenselijk is of niet.

5. Als op deze locatie Noordwest een nieuwe terminal komt, wat zijn dan de beoogde aanpassingen voor het fiets- en autoverkeer in de omgeving van deze locatie en rondom Badhoevedorp?

Antwoord
De aansluiting op het fiets- en autoverkeer in de omgeving op een eventuele nieuwe terminal is geen onderdeel van deze Verkenning. De komst van een dergelijk nieuwe terminal wordt voorbereid met een eigen (juridische) voorbereidingsprocedure waarbij dit aspect aan bod zal komen.

6. Indien er een nieuwe Schiphol terminal komt op de locatie Schiphol Noordwest, dan is dat vlakbij de Sloterweg. Primair denkend vanuit het STOMP-principe lijkt mij dan een hoofdroute voor fietsers wenselijk vanuit Amsterdam via de Sloterbrug en Burgemeester Amersfoortlaan richting Schiphol Noordwest. Hoewel dit nog ver weg lijkt, hoor ik graag uw lange termijnvisie op deze gedachte.

Antwoord
Zie antwoord hierboven. In de gevoeligheidssanalyse wordt een eventuele nieuwe terminal op de locatie Schiphol Noordwest aangesloten op het boven- en onderliggend wegen- en fietsnetwerk. In het onderzoek worden daarvoor zeer globale aannames gedaan, waarvan de details nu nog niet bekend zijn.

Op pagina 14 staat de opmerking: "Problemen en kansrijke oplossingen (ov, auto, fiets) zijn verkend voor een viertal ruimtelijke ontwikkelperspectieven." De opsomming ov, auto, fiets is niet de prioriteit volgorde zoals die met het STOMP-principe is geformuleerd. Dit strookt niet met nieuwe beleid van de gemeente Haarlemmermeer. De volgorde zou moeten zijn fiets, ov, auto.

7. Geldt in dit project het STOMP-principe als uitgangspunt en heeft het belang van de fiets altijd prioriteit of worden de keuzes in het project gemaakt op basis van andere uitgangspunten?

Antwoord
Het STOMP-principe (stappen, trappen, ov, mobility as a service, privéauto) is een uitgangspunt in het beleid van de gemeente Haarlemmermeer. Het project OVAH is specifiek bedoeld om de ov-verbinding

tussen Amsterdam en Haarlemmermeer te verbeteren en knelpunten op te lossen in de Schipholspoortunnel en de stations Amsterdam Zuid en Schiphol Airport, als onderdeel van een bredere ontwikkeling. Het oplossen van deze knelpunten is een belangrijk uitgangspunt binnen dit project. Dit neemt niet weg dat rekening wordt gehouden met het belang van fietsen en lopen. Bijvoorbeeld bij het ontwerpen van voorzieningen bij stations of haltes in de plannings- en studiefase.

Gemeente Haarlemmermeer en vervoerregio Amsterdam hebben in 2018 een Programma van Eisen goedgekeurd voor een nieuwe ov-concessie. Hierin zijn twee woonwijken in Badhoevedorp bewust uitgesloten van de voorwaarde m.b.t. acceptabele afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte, met als gevolg dat snel daarna routes langs diverse haltes werden opgeheven. Op pagina 24 lees ik dat het instrumentarium voor bereikbaarheidsindicatoren op dit moment nog wordt ontwikkeld. Het nieuwe tracé loopt letterlijk over de rand van deze woonwijk Badhoevedorp Anthoniushoeve. 8. In hoeverre en op welke wijze wordt in de MKBA en MIRT bij afwegingen rekening gehouden met deze tekortkoming qua bereikbaarheid?

Antwoord

Zoals toegelicht in het antwoord op het eerste punt van de indiener, worden meerdere ov-alternatieven onderzocht en is aan het toetsingskader een criterium toegevoegd: de ov-bereikbaarheid van (nieuwe) woon- en werklocaties. In de MKBA worden de kosten en baten voor van de kansrijke alternatieven in kaart gebracht. De effecten voor Badhoevedorp worden hierin meegenomen.

9. U schrijft over de 'air-rail ambitie' en de wens voor meer internationale treinen. In het plangebied moeten vier sporen in de Schipholspoortunnel momenteel concurreren met tien rijbanen op de A4 en tickets die voor vliegen (gemiddeld genomen) veel goedkoper zijn dan 8 tickets voor de trein. Daarnaast heb ik begin dit jaar geleerd, dankzij de Tegenlicht documentaire Europa spoort niet, dat het internationale treinverkeer in Europa erbarmelijk slecht geregeld is. Er is in Europa veel meer nodig dan alleen het uitbreiden van de treincapaciteit op het tracé bij Schiphol. Die noodzaak valt buiten de scope van dit project. Ik wil u desondanks vragen om alle bestuurders, beslissers en stakeholders die betrokken zijn bij dit project te adviseren deze documentaire eens te bekijken.

Antwoord

Deze door de indiener geschetste inzichten zijn ter kennisgeving aangenomen. De uitdagingen op het gebied van internationaal treinverkeer zijn bekend bij de betrokken partijen (in dit geval specifiek ProRail). In de Actieplan AirRail-agenda staan acties en maatregelen om internationaal treinreizen op afstanden tot 700 kilometer een logisch alternatief te maken voor vliegverkeer. Deze acties en maatregelen gaan inderdaad veel verder dan alleen het uitbreiden van de treincapaciteit op het tracé van de Schipholspoortunnel. Dit project richt zich op dat specifieke knelpunt. Andere projecten richten zich op andere knelpunten. Zie voor meer inzicht hierin https://www.prorail.nl/toekomst/duurzaamheid/mobiliteit/internationaal-treinverkeer

10. Op pagina 35 van de ontwerp-NRD staat uitleg over participatie en inspraak. De wijze van participatie wordt afgestemd met projecten in de omgeving. Diverse projecten in Hoofddorp en Amsterdam worden genoemd, maar vanuit het perspectief van Badhoevedorp is die opsomming niet compleet. Verschillende overheidsorganisaties werken samen aan de ontwikkeling van "Badhoevedorp-Zuid" maar dit gebeurt tot nog toe achter de schermen, vandaar dat dit project mogelijk bewust nog niet genoemd wordt. Als participant en inspreker is het moeilijk om volwaardig mee te praten als informatie over zo'n belangrijk project direct naast ons dorp, aan het zicht onttrokken wordt.

Antwoord

De projectorganisatie is in gesprek met de Bewonersraad Badhoevedorp. De beoordeling van de basisalternatieven in het plan-MER houdt rekening met nieuwe woon- en werklocaties. De ontwikkeling van Badhoevedorp-Zuid maakt daar nog niet expliciet onderdeel van uit, omdat er nog geen vastgestelde plannen voor zijn. Wel wordt rekening gehouden met nieuwe woningbouw in Badhoevedorp (in het criterium ov-bereikbaarheid van woon-werklocaties). Daarnaast is de gemeente Haarlemmermeer een projectpartner en nemen zij de gebiedsvisie van Haarlemmermeer mee in hun onderzoek.

11. Hoe kunnen betrokken bewoners zoals ik zich in een volgende inspraakfase goed verdiepen in de afwegingen en keuzes voor dit ov-project als de informatie voor Badhoevedorp-Zuid nog steeds geheim blijft?

Antwoord
Wij hebben uw behoefte kenbaar gemaakt bij de projectorganisatie van de ontwikkeling Badhoevedorp-Zuid, omdat deze MIRT-verkenning niet gaat over de keuzes in Badhoevedorp-Zuid.

12. Op pagina 30 wordt in de tabel onderaan de pagina bij modal shift genoemd: "de positieve effecten van substitutie van auto naar ov zullen worden onderzocht." Badhoevedorp is zoals gezegd een typisch autodorp. Wilt u aangeven in hoeverre in uw analyses aandacht geweest is of zal komen voor het inzoomen op deze specifieke Badhoevedorp-situatie?"

Antwoord
De modal shift richt zich op alle verplaatsingen binnen het studiegebied, of dat nu met auto, ov, of anderzijds is. Het verminderen van autogebruik is geen specifiek doel van OVAH. Wel zal de mate van verschuiving van auto- naar ov-gebruik van de alternatieven worden onderzocht in het plan-MER.

3.5.4 Particulier (99912273)

Indiener heeft opmerkingen bij de inpassing van varianten station Hoofddorp.
Met uitzondering van alternatief 3, variant 1, komen alle alternatieven aan in/bij station Hoofddorp. Rondom dit station zijn diverse bedrijvenlocaties gevestigd en is de 'vrije' ruimte beperkt. Wordt er in het kader van de verkenning ook gekeken naar de ruimtelijke consequenties voor (de omgeving van) station Hoofddorp? Indien ja, maakt dit dan ook onderdeel uit van de plan-MER? Indien nee, in het kader van welke andere studie/welk plan wordt hier dan wel naar gekeken?

Antwoord
Ten behoeve van het plan-MER worden de alternatieven uitgewerkt in een ruimtelijk ontwerp. Als uit dit ontwerp blijkt dat de stationsomgeving moet worden aangepast, wordt dat in het plan-MER opgenomen. De nadere uitwerking hiervan volgt in de planning- en studiefase.

Indiener heeft opmerkingen bij Intercitystation Hoofddorp. Station Hoofddorp is ingericht als een intercitystation (lengte van de perrons). Wordt er in het kader van de verkenning ook gekeken naar de mogelijkheid dat station Hoofddorp ook een stop wordt voor intercity's (IC-bediening)? Indien ja, maakt dit dan ook onderdeel uit van de plan-MER? Indien nee, in het kader van welke andere studie/welk plan wordt hier dan wel naar gekeken? Volgens bijlage 2 voldoet de oplossingsrichting 'IC-bediening Hoofddorp' niet (C8). Waarom niet?

Antwoord
De door de indiener aangedragen suggestie voor een volledige intercitybediening van station Hoofddorp is eerder onderzocht (oplossingsrichting C8 uit bijlage 2 van de ontwerp-NRD). De reden dat deze maatregel als niet kansrijk wordt beschouwd, is dat de maatregel niet bijdraagt aan alle projectdoelstellingen. De maatregel zorgt voor extra reizigers (aantrekkende werking) en vergroot daarmee de problematiek.

Indiener heeft vragen over de bereikbaarheid Leiden–Den Haag/Rotterdam. Het treinverkeer van en naar station Hoofddorp is ook gericht op Leiden–Den Haag/Rotterdam. Wordt er in het kader van de verkenning ook gekeken naar de consequenties van de alternatieven voor het treinverkeer richting Leiden–Den Haag/Rotterdam? Indien ja, maakt dit dan ook onderdeel uit van de plan-MER? Indien nee, in het kader van welke andere studie/welk plan wordt hier dan wel naar gekeken?

Antwoord
Onderdeel van het plan-MER is het in kaart brengen van de effecten die de kansrijke alternatieven hebben op de verkeersontwikkeling in de regio (hierbij worden alle vervoerswijzen meegenomen). Daarnaast worden verkeerseffecten bij realisatie van ov-haltes (BRT-systeem, metro) globaal beschreven. Ook het aantal woningen en banen binnen een nader te bepalen acceptabele reistijd wordt (indicatief) onderzocht. Omdat Leiden, Den Haag en Rotterdam buiten het plan- en studiegebied van deze MIRT-verkenning liggen, worden effecten op deze steden niet beschouwd.

Indiener heeft vragen over de bereikbaarheid van Haarlem. Station Hoofddorp maakt onderdeel uit van het HOV-netwerk Haarlem–Amsterdam. In geval van problemen op het spoor Hoofddorp – Leiden is dit een alternatieve route (trein Haarlem, overstappen op de bus). Wordt er in het kader van de verkenning ook gekeken naar de consequenties van de alternatieven voor de busverbinding met Haarlem? Indien ja, maakt dit dan ook onderdeel uit van de plan-MER? Indien nee, in het kader van welke andere studie/welk plan wordt hier dan wel naar gekeken?

Antwoord

Effecten op bestaande busverbindingen worden inderdaad in het plan-MER onderzocht. Voor elk basisalternatief wordt een bijbehorend openbaar vervoernet bepaald, voor trein, bus, tram en metro. Dit kan leiden tot het vervallen van (delen van) lijnen, het verleggen van routes en/of het toevoegen van nieuwe lijnen die aansluiten op nieuwe haltes (ten opzichte van de referentiesituatie). Voor de busverbinding tussen Haarlem en Hoofddorp zijn aanpassingen aan de busverbinding niet waarschijnlijk.

3.5.5. Particulier (99908264)

Indiener is van mening dat de voorliggende gegevens op basis van de stukken die sinds 2014 zijn opgesteld in aanloop naar de MIRT-verkenning geen noodzaak aantonen om de Schipholspoortunnel te ontlasten ten behoeve van meer internationale treinen. Er ontbreekt een serieuze onafhankelijke beoordeling van de voorliggende uitgangspunten. Er wordt in dit kader gerefereerd aan de totstandkoming van de Noord/Zuidlijn waarbij naar zijn oordeel sprake was van subsidiebedrog en kiezersbedrog. Hieruit kan geleerd worden, hetgeen relevant is omdat er nu aangedreven door politieke besturen en belanghebbenden opnieuw geschiedenis wordt geschreven. Het heeft er alle schijn van dat toegewerkt is naar het invullen van de politieke wens tot uitbreiding van het metronet. De longlist van mogelijke oplossingen deugt niet. Er ontbreekt een onafhankelijke beschouwing van knelpunten en onafhankelijke voorstellen tot oplossingsrichtingen.

Antwoord

De indiener betwist de zorgvuldigheid en onafhankelijkheid van de onderzochte knelpunten en oplossingsrichtingen.

Wij benadrukken dat de onderzoeken die tijdens het MIRT-onderzoek ZWASH plaatsvonden, tot stand kwamen op basis van een neutrale beschouwing. Hierna zijn onafhankelijke voorstellen tot oplossingsrichtingen gevormd, die later door de diverse betrokken partijen zijn gewogen. Ook is een toets uitgevoerd door onafhankelijke partijen, zoals het Centraal Planbureau en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Ook in de MIRT-verkenningsfase staat zorgvuldigheid, objectiviteit en onafhankelijkheid hoog in het vaandel.

- *Zo vindt de uitvoering van de verkenningsfase plaats door een zelfstandige, onafhankelijke projectorganisatie. Deze organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de MIRT-verkenning en het realiseren van een gedragen projectresultaat en opereert als onafhankelijke uitvoeringsorganisatie. De projectorganisatie wordt ondersteund door diverse onafhankelijke advies- en ingenieursbureaus.*
- *Alternatieven en varianten die voortkomen uit de zienswijzen en uit de adviezen worden getoetst door de projectorganisatie. In paragraaf 1.3 staat hoe getoetst wordt. Het bevoegd gezag besluit uiteindelijk of de alternatieven en varianten uit de Verkenning (en die dus ook in het plan-MER staan) in beschouwing worden genomen.*

Indiener vindt het merkwaardig dat de variant snelbus zich alleen richt op Station Amsterdam Zuid. Het zou voor de hand moeten liggen die te verdelen over meerdere richtingen. Voor een betere bereikbaarheid van nieuwe woon -en werklocaties ligt een route in noordelijke richting meer voor de hand. Een lijn die alle Oost-West-gerichte bus -en tramlijnen in Nieuw-West kruist en bij elk een overstap aanbiedt. Uitbreiding van het busnet kan direct en er kan stap voor stap in snelheidsmaatregelen geïnvesteerd worden. Een snelbussysteem biedt grote voordelen. De opbouw kan gelijke tred houden met wat de omstandigheden vragen. Ook kan met een snelbussysteem veel meer gedaan worden dan wordt voorgesteld, door de spreiding van lijnen.

Antwoord
Meerdere insprekers hebben suggesties gedaan voor optimalisaties van het BRT-alternatief. Zoals toegelicht in paragraaf 1.3 maakt de oplossingsrichting BA1: BRT-netwerk nu onderdeel uit van de alternatieven die in de Verkenning worden onderzocht. De ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties is een belangrijke reden om dit geoptimaliseerde alternatief te onderzoeken.

Indiener vindt dat de route van de variant Noord/Zuidlijn niet voldoet aan het doelbereik het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Het Schinkelkwartier is eenvoudig met het lokale net te ontsluiten. Een halte bij die wijk is een extraatje. Evenmin voldoet hij aan het doelbereik dat het knelpunt, Station Schiphol en Station Amsterdam Zuid, niet verplaatst wordt naar een andere locatie.

Antwoord
In aansluiting op het bovenstaande antwoord: er is bij het bepalen van de alternatieven die in de Verkenning verder onderzocht worden nadrukkelijk getoetst op de bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Zowel het alternatief dat uitgaat van de BRT (BA1) als de alternatieven per trein (BA2.1 en BA2.2) en metro (BA3.1 en BA3.2) worden in dat kader als (mogelijk) kansrijk beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen. Daarnaast zijn de mogelijkheden van het toevoegen van extra stations voorbeelden van de aanvullingen/ aanpassingen waarvoor (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER worden opgenomen.

Indiener voorziet knelpunten bij de haltes De Pijp en Weteringcircuit. Met name het Weteringcircuit waar drie tramlijnen in oostelijke en westelijke richting rijden en zich spreiden naar verschillende wijken. Als daar grotere aantallen passagiers tegelijk aankomen is het aanbod snel te groot voor de beschikbare capaciteit. Tramlijnen zijn kwetsbaar voor verkeershinder en momenten van groot aanbod van passagiers. Kleine vertragingen en lange halteertijden door veel in -en uitstappers leiden tot vastlopen. Er zijn grenzen aan het aantal tramlijnen over dezelfde route. Zeker op dergelijk punt. Als er ergens crowd control gewenst is, dan is het daar en dat is daar nogal ingewikkeld, zo niet onmogelijk. En dan te bedenken dat de liefhebbers in de gemeenteraad die lijn ook nog eens naar het noorden willen verlengen.

Antwoord
Bij het beoordelen van de te onderzoeken alternatieven wordt onder meer gekeken naar de effecten op het aantal in- en uitstappers op trein- en metrostations in en rond Amsterdam. Op die manier is het mogelijk eventuele nieuwe knelpunten (onder andere op tramhaltes) in beeld te krijgen. Op basis van de eerder uitgevoerde studies (zoals het MIRT-onderzoek) bestaat echter niet het beeld dat de genoemde tramhaltes De Pijp en Weteringcircuit (Vijzelgracht) te maken krijgen met overbelasting.

Als de Noord/Zuidlijn naar Schiphol wordt verlengd zal de vraag of zelfs de noodzaak van een Oost-West-metrolijn zich aandienen. De huidige drie lijnen, 1, 7 en 19, verdelen zich over zes richtingen. Bieden zes delen van de stad een verbinding met het centrum en elkaar. Een Oost/Westlijn gaat ten koste van 4 tramlijnen, 1, 7, 17 en 19, en ten koste van de ov-bereikbaarheid van bedoelde wijken. Het Stadsspoorplan uit 1968 was bedoeld het ov-net op straat te vervangen. Met een Oost/Westlijn wordt een grote stap gezet in de verdere afbraak van het fijnmazige bus -en tramnet.

Antwoord
De Oost-West-metrolijn is in de vorige fase onderzocht als mogelijke alternatieve oplossingsrichting. Het gaat hier om het realiseren van een nieuwe metrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, door het centrum, naar Amsterdam Oost (en mogelijk verder richting Almere). De belangrijkste redenen voor het afvallen van deze optie zijn de lange realisatietermijn (waarmee het jaar 2040 niet gehaald wordt) en de te hoge kosten. Daarmee draagt deze variant onvoldoende bij aan het doel. Of na de mogelijke verlenging van de Noord/Zuidlijn de noodzaak van een Oost-West-metrolijn zich aandient, kunnen wij niet voorspellen.

Als een metro-uitbreiding onoverkomelijk is, ligt het meer voor de hand die, onder metrohalte Sneevlietweg, op de Westtak aan te sluiten. (P.S. blokkades kunnen verplaatst worden) In de reeks haltes biedt het bestaande bus -en tramnet

verbindingen naar buiten en naar binnen met een enorm bereik aan woon- en werkplekken. Hiervoor is al opgemerkt dat het karakter en vormgeving van het metrosysteem minder geschikt is voor buiten de stedelijke omgeving. Het is zeker niet geschikt om uit te groeien tot een regionet. Het zou daarom voor de hand liggen de infrastructuur op de Ringlijn om te bouwen naar de afmetingen van de NS. Gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven spoor en bovenleiding. Met die uitgangspunten kan dat systeem wel uitgroeien tot een regio/metropoolnet. Dat systeem kan gebruik maken van de bestaande treininfrastructuur en waar nodig op eigen sporen. Uitbreiding van het aanbod via de Westtak van de ringlijn levert een enorm verdeelsysteem over een groot deel van de stad.

Antwoord

De indiener doet twee suggesties:

1. *Metro-uitbreiding met aansluiting op Westtak onder halte Sneevlietweg.*
2. *Ombouwen ringlijn (metrolijn 50 en 51) naar treinafmetingen.*

Suggestie 1, de optie van een metroboog Noordwest, is ook door andere insprekers als oplossingsrichting aangedragen (zie paragraaf 3.3.1). Deze maatregel is getoetst op kansrijkheid en is als potentieel kansrijk beoordeeld (zie Bijlage 1, NOB3: een extra metroboog naar de Isolatorweg). Deze oplossing draagt alleen in aanvulling op één van de metrovarianten bij aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Voor de aanvullingen/aanpassingen zoals NOB3 worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

Suggestie 2 betreft het ombouwen van de metroring (Metrolijn 50 en 51) naar de afmetingen van de NS (gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven het spoor en bovenleiding), waardoor het systeem in de toekomst kan uitgroeien tot een regio-/metropoolnet, waar zowel metro's als treinen kunnen rijden. De oplossingsrichting is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen): het realiseren van een treinvariant door het hergebruiken van metro-infrastructuur vanuit de richting Schiphol tot de Westtak.

De oplossingsrichting (1) lost de capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel niet op, (2) maakt meer internationaal treinverkeer daarom niet mogelijk en (3) vermindert de transferproblematiek op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid niet. Deze oplossingsrichting scoort dus onvoldoende op doelbereik en wordt niet in de Verkenning meegenomen.

3.5.6. Particulier (99891175)

Indiener vindt de verlenging van de noord/zuidlijn naar Schiphol en/of Hoofddorp in vrijwel alle opzichten negatief voor de brede welvaart in Amsterdam Nieuw-West. Nieuw-West valt onder het Nationaal programma Leefbaarheid en Veiligheid en kent problemen als werkloosheid, armoede en onderwijsachterstanden. Projectalternatief 3 zet de brede welvaart in Nieuw-West verder onder druk. Reizigers op station Lelylaan zullen een extra overstap moeten maken om op Schiphol te komen. Schiphol is voor de inwoners van Nieuw-West belangrijk omdat daar intercity´s beschikbaar zijn richting steden als Den Haag, Rotterdam en Leiden. Ook is Schiphol zelf een plek waar relatief veel mensen uit Nieuw-West werken. Voor veel inwoners van Nieuw-West is de huidige situatie al niet ideaal, dus een verdere verslechtering is onacceptabel.

Antwoord

In het kader van deze MIRT-verkenning wordt, als onderdeel van het op te stellen plan-MER en de maatschappelijke kosten-baten analyse, specifiek naar de effecten op de brede welvaart gekeken. Ook verwijzen wij naar paragraaf 1.3. Hier is weergegeven welke alternatieven op de definitieve shortlist staan en in de Verkenning nader worden onderzocht. Bij de totstandkoming van de alternatieven is de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties een belangrijke factor. In de Notitie Kansrijke Oplossingen worden de alternatieven uitgebreider toegelicht.

Nieuw-West zal in 2050 naar verwachting 195.056 inwoners tellen. Als het een zelfstandige gemeente was, zou het in de top 10 grootste gemeenten (qua inwoners) staan. Het centrum van Nieuw-West is het Osdorpplein. Nieuw-West heeft onmiddellijk een Oost/Westlijn nodig met haltes in Slotervaart, Osdorp en De Aker.

Antwoord
In de vorige fase (MIRT-onderzoek ZWASH) is de maatregel B2 Oost-Westlijn uit de ontwerp-NRD afgevallen vanwege onvoldoende doelbereik. De maatregel duurt te lang om te realiseren en de kosten zijn te hoog. De indiener stelt een Oost-Westlijn voor met extra haltes. Extra haltes zouden de negatieve beoordeling versterken. Om deze reden is deze oplossingsrichting niet nader onderzocht in de Notitie Kansrijke Oplossingen.

Mocht een volwaardige Oost/Westlijn niet haalbaar zijn, dan is de voorkeur een premetro, waarbij er een tunnel komt tussen het Ecuplein in Amsterdam-Nieuw-West en Schiphol. Met een premetrotunnel komen er trams in een tunnelbuis te rijden die voor metro's geschikt zijn. Dit is bijvoorbeeld toegepast in Brussel (STIB-MIVB, n.d.). De rest van het traject kan bovengronds gerealiseerd worden. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de ruimte die de Cornelis Lelylaan biedt en de stedelijke ambitie om de Overtoom en de S100 (Stadhouderskade, Mauritskade) autoluw te maken. De premetro kan ook doorgetrokken worden naar het Zeeburgereiland (en IJburg), waar nu grote uitdagingen zijn op het gebied van bereikbaarheid. Om de sprong naar het Zeeburgereiland te maken kan gebruik worden gemaakt van het plan om naast de Amsterdamsebrug een ov-brug met spoor te bouwen. Desgewenst licht indiener de premetro gedetailleerd toe. (zie afbeelding in zienswijze)

Antwoord
De indiener doet de suggestie voor het realiseren van een premetrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, waarbij er een premetrotunnel gebouwd wordt tussen het Ecuplein (Amsterdam-Nieuw-West) en Schiphol. Deze oplossingsrichting is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NOB15, zie Bijlage 1). De conclusie is dat deze oplossingsrichting niet als vervanging kan dienen voor de Airport Sprinter, aangezien de Oost-Westlijn een andere lijnverbinding heeft dan de Airport Sprinter.

De oplossingsrichting vervangt daarmee de Airport Sprinter niet en draagt daarom niet bij aan (1) het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, (2) het oplossen van transferknelpunten op Schiphol Airport en (3) maakt meer internationaal treinverkeer niet mogelijk. De oplossingsrichting wordt daarom niet kansrijk geacht en wordt niet in de Verkenning meegenomen.

Mocht ook een premetro niet haalbaar zijn, dan heeft een nieuwe extra Schipholspoortunnel bij indiener de voorkeur. Als die er komt kan de Airport Sprinter, die over de Westtak van de ringspoorlijn rijdt en Station Lelylaan bedient, behouden worden en zelfs worden uitgebreid. Van de drie ¨kansrijke oplossingsrichtingen¨ is een nieuwe Schipholspoortunnel de enige optie die niet leidt tot een verschraling van het aanbod in Nieuw-West en Nieuw-West zelfs kansen biedt in de toekomst. Station Lelylaan zal door het grote aanbod van sprinters een betekenisvolle aansluiting zijn op de BRT Amsterdam-Haarlem die uit een onderzoek van RHDHV als meest kansrijke BRT-verbinding naar voren is gekomen en zeer belangrijk is voor Nieuw-West.

Antwoord
Een nieuwe treinverbinding voor Airport Sprinters, die station Hoofddorp verbindt met de westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak') naar Amsterdam Centraal Station, via Schiphol Centrum met een nieuw station in een lange extra tunnel is een (mogelijk) kansrijk alternatief. Dit basisalternatief wordt in de Verkenning verder onderzocht. In de Notitie Kansrijke Oplossingen wordt het alternatief (Airport Sprinter Plus, BA2.1) uitgebreider toegelicht.

Indiener geeft een uitgebreide toelichting op de voorkeur voor de oost/Westlijn, de (pre)metro en de drie kansrijke oplossingen die in de NRD zijn genoemd. Op basis van de door indiener genoemde argumenten verzoekt hij de varianten door Osdorp, te weten de Oost/Westlijn en de premetro Oost/Westlijn, mee te nemen in de besluitvorming en de afweging en die (nogmaals) te toetsen op de haalbaarheid, waarbij:

- *de Oost/Westlijn een volledig ondergrondse metrolijn is die minimaal het Muiderpoortstation verbindt met Schiphol en tenminste haltes heeft in Slotervaart (Station Lelylaan), Osdorp en De Aker;*
- *de premetro Oost/Westlijn volgens de eerder bijgevoegde afbeelding een tramlijn is die tenminste het Muiderpoortstation verbindt met Schiphol en haltes heeft in Slotervaart (Station Lelylaan), Osdorp en De Aker;*

- *de premetro deels ondergronds is (tunnel De Aker - Schiphol) en deels bovengronds;*
- *de premetro een aanvulling is op tramlijn 1 en geen vervanging ervan*

Antwoord
De door indiener aangedragen suggesties ten aanzien van de Oost-Westlijn zijn niet verder onderzocht omdat de oplossingsrichting premetro (zie Bijlage 1, NOB15) niet als (mogelijk) kansrijk is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen.

Indiener verzoekt om duidelijkheid te verschaffen over de effecten van een verlenging van de Noord/Zuidlijn op het aanbod van treinen op Station Lelylaan:

1. Wordt de Airport Sprinter inderdaad weer afgeschaft zodra de verlengde Noord/Zuidlijn begint te rijden?
2. Is het Sprinter aanbod op de corridor Schiphol-Lelylaan dan meer of minder dan in de huidige situatie?
3. Hoe dienen reizigers die niet meer van de Airport Sprinter gebruik kunnen maken te reizen naar Schiphol?

Antwoord
Vraag 1: Met uitzondering van alternatief BA2.1 (Airport Sprinter Plus, zie Bijlage 1) komt de Airport Sprinter in de huidige vorm bij de basisalternatieven inderdaad te vervallen. Daarvoor komen andere verbindingen in de plaats, zie ook het antwoord bij vraag 3.

Vraag 2: De basisalternatieven en de daaraan gekoppelde openbaar-vervoernetwerken worden nog verder uitgewerkt. Het sprinteraanbod op de verbinding Schiphol – Lelylaan verschilt per alternatief, en staat daarom op dit moment nog niet vast.

Vraag 3: Bij het alternatief met de extra Schipholspoortunnel en de metrovarianten tot Hoofddorp komt er in plaats van de Airport Sprinter een metro- of treinverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam CS. Echter, bij de snelle busverbinding (alternatief Bus Rapid Transit) en de metrovariant tot Schiphol is het huidige beeld dat een directe treinverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam CS vervalt. Reizigers op deze route hebben in dat geval een extra overstap op Schiphol.

In zijn algemeenheid maakt het plan-MER inzichtelijk hoe de basisalternatieven zich verhouden tot de referentiesituatie van de ov-bereikbaarheid. In deze situatie rijdt de Airport Sprinter meerdere keren per uur tussen Amsterdam CS en Hoofddorp met als tussenstations Sloterdijk, Lelylaan en Schiphol Centrum.

Indiener verzoekt duidelijkheid te verschaffen op basis van welke criteria de Oost/Westlijn eerder is afgevallen.

Antwoord
De belangrijkste reden voor het afvallen van de Oost-Westlijn is de lange realisatietermijn (waarmee 2040 niet gehaald wordt) en de hoge kosten. Daardoor draagt de variant onvoldoende bij aan het doelbereik.

Indiener wil van het verdere verloop van de procedure op de hoogte worden gehouden.

Antwoord
D indiener is toegevoegd aan de verzendlijst van de nieuwsbrief van het project MIRT-verkenning ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

3.5.7. Particulier (99873547)

Indiener maakt zich zorgen over de leefbaarheid van Badhoevedorp. Indiener ziet dat die leefbaarheid steeds meer onder druk komt te staan. Indiener heeft steeds meer de lasten van het verkeer, dan de lusten. Op basis van de plannen is indiener bang dat de bereikbaarheid van Badhoevedorp er op achteruit gaat. Vooral als de aansluiting met het HOV komt te vervallen.

Antwoord
Wij begrijpen de zorgen van indiener over de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp. Zoals in paragraaf 1.3 toegelicht, is een extra toetsingscriterium toegevoegd om te komen tot (mogelijk) kansrijke oplossingsrichtingen. Ook door insprekers aangedragen suggesties voor nieuwe oplossingsrichtingen droegen bij aan de definitieve shortlist van alternatieven van de Verkenning. Daarnaast is een extra station bij Badhoevedorp (zie NOB1 in Bijlage 1) een mogelijke kansrijke aanvulling op een basisalternatief waarvoor (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het Plan MER worden opgenomen.

Het valt indiener op dat bij de probleemstelling, zoals bij veel projecten van de overheid, de groei als een gegeven wordt gezien; en niet als een oplossing door de inperking daarvan. Er zijn maatregelen denkbaar om de groei in te perken waardoor dergelijke dure projecten niet nodig zijn. Denk aan een hogere prijs per kilometer voor vlieg-, auto- en ov-verkeer. Indiener begrijpt dat dergelijke oplossingen aan de politiek is, en buiten de scope van de ontwerp-NRD valt. Maar indiener wilde dit wel even voor het voetlicht gebracht hebben.

Antwoord
Beleidskeuzes zoals een kilometerheffing zijn aan de politiek. De huidig geldende beleidsuitgangspunten komen in de verkeersprognoses die voor de verkeerskundige onderzoeken voor de Verkenning worden gebruikt. De resultaten van eerder onderzoek hebben meermaals aangetoond dat zonder aanvullende ov-verbindingen het huidige ov-aanbod niet toekomstbestendig is.

Bij paragraaf 3.3.1 Alternatief 1: BRT-systeem maakt indiener zich zorgen wat er van de HOV-verbindingen van Schiphol Noord overblijft. Met name de huidige buslijnen die nu ook via de Oude Haagseweg lopen. Zo kun je nu met lijn 341 van Schiphol Noord naar Station Amsterdam Zuid. Is dat met dit alternatief nog mogelijk?

Antwoord
Er zijn op dit moment geen plannen voor het schrappen van ov-lijnen als gevolg van het uitvoeren van één van de te onderzoeken basisalternatieven. Daar wordt in de Verkenning dan ook geen rekening mee gehouden. De keuze voor het al dan niet schrappen van ov-lijnen ligt buiten het project.

Het in paragraaf 3.3.2 beschreven alternatief 2: extra Schipholspoortunnel lijkt indiener het meest toekomstbestendig. Vooral voor het ondersteunen van het internationaal treinverkeer. Voor korte vluchten vanaf Schiphol is een concurrerend alternatief noodzakelijk. Dus daarvoor is een apart spoornet dat ook geschikt is voor hogesnelheidstreinen een must. Mogelijk is dit aparte spoor later makkelijker aan te passen aan een Europees systeem voor hogesnelheidstreinen. Dit tracé loopt aan de oostzijde van de A4 waarbij indiener minder hinder voorziet dan alternatief 3.

Antwoord
Wij hebben kennisgenomen van de voorkeur van de indiener. Dit alternatief maakt onderdeel uit van de definitieve shortlist: BA2.1, Airport Sprinter Plus (zie paragraaf 1.3).

Bij het in paragraaf 3.3.3 beschreven Alternatief 3: variant 1 Metro tot Schiphol Bovengronds ten westen van de A4 voorziet indiener meer geluidsoverlast bij Badhoevedorp. Dit dorp heeft al te maken met een cumulatief effect van diverse geluidsbronnen. Denk daarbij aan grondgeluid van Schiphol, geluid van overvliegend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan, wegverkeer, etc. Dus indiener zou het tracé aan de andere (oost)kant van de A4 aanleggen; of onder de grond.

Antwoord
De indiener doet de suggestie voor het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4, langs de Oude Haagseweg. Het realiseren van dit tracé is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen in combinatie met de metrovarianten PA3.1 (zie Bijlage 1, NOB4) en PA3.3 (zie Bijlage 1, NOB5) uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Dit tracé loopt langs de Oude Haagseweg, waarna het tracé na het kruisen van de A9 en de A4 via halte Schiphol Noordwest het tracé van metrovariant PA3.1 of PA3.3 vervolgt. Beide oplossingsrichtingen zijn echter in een eerder stadium afgevallen op basis van technische eisen en ruimtelijke inpassing, waardoor deze oplossingsrichtingen niet kansrijk worden geacht. Ook vanuit technische eisen, vervoerslogica en ruimtelijke inpassing in relatie tot het Schinkelkwartier worden de oplossingsrichtingen als niet kansrijk beoordeeld.

Indiener heeft al eerder zijn zorg geuit bij de omlegging van de A9. Daarbij gaat men uit van berekeningen; echter vraagt indiener zich af of men na een dergelijk project gaat meten of de gemeten waarden overeenkomen met de berekende waarden. Met die gegevens zou je dan het rekenmodel kunnen optimaliseren.

Antwoord
De rijksoverheid is verplicht om te bewaken of de geluidsgrenzen langs rijkswegen niet worden overschreden. Het onderzoek daarnaar wordt verricht volgens wettelijk vastgestelde rekenmethodes. Deze zijn gebaseerd op

cijfers die regelmatig worden gevalideerd en indien nodig geactualiseerd. Het valideren en actualiseren van zulke cijfers en rekenmethodes wordt gedaan door het RIVM. Onder andere door berekende geluidsbelasting te vergelijken met gemeten geluidsbelasting.

Daarnaast voorziet indiener meer (sluip)verkeer naar Schiphol-Noordwest dat mogelijk door Badhoevedorp gaat; ook dat baart indiener zorgen.

Antwoord
De invloed op verkeer is een belangrijk aspect bij het onderzoek naar de verschillende alternatieven. Er wordt in het plan-MER daarom onder andere gekeken naar de verkeer-aantrekkende werking van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Schiphol-Noordwest.

Indiener weet dat er al jaren plannen van Schiphol liggen om een tweede terminal te bouwen bij Schiphol-Noordwest. Indiener vreest dat die er gaat komen als er bij Schiphol-Noordwest een Metrostation komt. Dan vreest indiener voor meer geluidsoverlast dan er nu al is; natuurlijk komt hier wellicht een aparte MER van. Maar als je voor elk project een aparte MER maakt en alleen de geluidsbron van dat project berekend, en de bestaande geluidsbronnen van vorige projecten niet meeneemt, dan voldoe je steeds aan de normen. Terwijl het cumulatief effect van al dat geluid bij elkaar, een grotere hinder zal veroorzaken; en wellicht niet aan de normen voldoet. Alternatief 3 variant 1 is dan ook wat indiener betreft ongewenst.

Antwoord
De plannen voor de ontwikkeling van een tweede terminal op Schiphol Noordwest zijn niet vastgelegd in (bijvoorbeeld) een bestemmings- of omgevingsplan. Daarom is deze situatie niet opgenomen in de referentiesituatie. Wel is er in het gebied Schiphol Noordwest hiervoor ruimte gereserveerd is (zie Omgevingsvisie Haarlemmermeer). Als deze terminal gerealiseerd wordt, heeft dit invloed op de te maken keuzes voor het verbeteren van de ov-verbinding. In de MIRT-verkenning onderzoeken we daarom deze mogelijkheid met een gevoeligheidsanalyse. De door het project OVAH op te leveren informatie hierover is niet gericht op het beoordelen of deze terminal wenselijk is of niet.

Ten aanzien van het punt over geluid: wij nemen in de referentiesituatie alle geluidsbronnen mee waar besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Geluidsbelasting als gevolg van luchtvaart en het gecumuleerd geluidsniveau komen aan de orde in het plan-MER. Cumulatie met andere bronnen wordt in kwalitatieve zin beoordeeld, maar niet berekend. Er is namelijk geen akoestisch rekenmodel voor het plan- en studiegebied beschikbaar, waarin alle geluidsbronnen zijn opgenomen en waarmee cumulatie te berekenen is. De inspanning die nodig is om zo'n model te maken en in te richten staat niet in verhouding tot de informatie die zo'n model oplevert.

Bij de variant in paragraaf 3.3.4 Alternatief 3: variant 2 Metro tot Hoofddorp, tunnel via Schiphol-NoordWest ziet indiener dezelfde problemen als bij variant 1. Daarnaast zal met het vervallen van busknooppunt Schiphol-Noord, ook het HOV langs Badhoevedorp, met aansluitingen op ander HOV-lijnen, komen te vervallen. Dit alternatief is wat indiener betreft ongewenst.

Antwoord
De mening van de indiener is ter kennisgeving aangenomen.

Bij de variant in paragraaf 3.3.5 Alternatief 3: variant 3 Metro tot Hoofddorp, tunnel via Schiphol-Noord ziet indiener minder bezwaren dan bij variant 1 en 2. Echter gaat er nog een groot gedeelte van het tracé langs de westkant van de A4. Daar staan al woningen dicht bij de A4, en een Metrospoor daartussen lijkt indiener niet wenselijk. Ook dat tracé zou dan ondergronds moeten.

Antwoord
De indiener doet de suggestie om het (bestaande) metroalternatief 3.3 over een grotere afstand ondergronds te bouwen. Dit ter voorkoming van overlast, waarbij het tracé ten opzichte van metroalternatief 3.3 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds wordt aangelegd. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is deze suggestie van een langere metrotunnel tot de Johan Huizingalaan beoordeeld als kansrijke mogelijke aanvulling op de basisalternatieven met de metro (NOB9, zie bijlage 1). Alternatief PA3.3 is echter afgevallen omdat het slechts voor een klein deel afwijkt van PA3.2. Op dat afwijkende

deel kent PA3.3 nadelen ten opzichte van PA3.2, waar geen voordelen tegenover staan. Oplossings-richting NOB9 wordt daarom niet verder onderzocht.

Wel is het over een grotere afstand ondergronds realiseren van PA3.1 ook in de Notitie Kansrijke Oplossingen onderzocht (NOB8). Dit betreft een deels andere uitvoering van PA3.1 (nu BA3.1) 'Metro tot Schiphol'. BA3.1 wordt in de beoordelingsfase verder uitgewerkt en onderzocht. In het kader van het plan-MER worden effecten onderzocht en waar nodig mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen bepaald. Afhankelijk van de effecten kan een langere ondergrondse inpassing een mogelijke verzachtende maatregel betreffen. NOB8 wordt daarom (indien de effecten daartoe aanleiding geven) als onderdeel van de beoordelingsfase voor BA3.1 verder beoordeeld.

3.5.8. Particulier (99842660)

Indiener vindt dat met de scope van het project voorbij wordt gegaan aan de behoefte van bewoners en (hotel)bezoekers van tussenliggende (voormalige) haltes. De busroute gaat o.a. over het in aanbouw zijnde nieuwe viaduct over de Ringvaart. Indiener woon in het buurtschap Nieuwe Meer. Het opheffen van de halte Koekoekslaan heeft de gemoederen hier al flink beziggehouden. Verzoeken van de buurtvereniging om de halte bij de bouw van het nieuwe viaduct weer terug te brengen heeft tot nu toe tot niets geleid. Argument: het is voor de busmaatschappij niet rendabel. Met de toekomstige plannen (BRT) zijn de bewoners en bezoekers hier helemaal afgesloten van openbaar vervoer binnen een loopafstand van 2,5 km. En dat terwijl er 40 bussen per uur langsrijden op een loopafstand van tussen de 1 en 25 minuten naar het viaduct.

Indiener vraagt waarom er niet 4 keer per uur een bus kan stoppen op of vlakbij het viaduct? Dan kunnen ook de bewoners van het kunstenaarsdorp aan de Amsterdamse kant op geringe loopafstand opstappen. Dan kunnen we onze auto thuislaten, wat ook weer minder verkeer en parkeerdruk geeft in Amsterdam Nieuw- West. En als Schiphol onze bestemming is, scheelt het weer autoverkeer op en rond Schiphol om ons weg te brengen en op te halen. Bij deze verzoek ik u in de verdere planning van BRT deze mogelijkheid in te passen.

Antwoord

Wij begrijpen dat de bewoners van buurtschap Nieuwe Meer ontevreden zijn met de ov-bereikbaarheid van hun buurt. D indiener doet de suggestie om een BRT-halte bij de Koekoekslaan te realiseren. Deze aangedragen oplossingsrichting is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NOB17, zie Bijlage 1) en wordt in samenhang beoordeeld met basisalternatief BA1 (zie paragraaf 1.3). In de buurt van Schiphol Noord wordt er met het BRT-alternatief een halte bij Koekoelskaan onderzocht, met directe verbindingen naar Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp.

3.5.9. Particulier (99841984)

Indiener ziet dat van de getoonde alternatieven en varianten die grenzen aan indieners onroerend goed, de uitbreidingen allemaal aan de kant van de Rijksweg A4 liggen en niet aan de kant van de Rijnlanderweg. Graag ziet indiener dat dit bij de verdere uitwerking van de plannen zo blijft. De nadelige gevolgen voor indiener blijven dan hopelijk zoveel mogelijk beperkt. Indiener gaat er van uit dat er geen overlast zal ontstaan door extra geluid, trillingen etc.

Antwoord

Tijdens het ontwerpproces van de basisalternatieven wordt gezocht naar het meest optimale tracé waarbij het beperken van de hinder voor de omgeving belangrijke aandacht krijgt. In het plan-MER wordt al vroeg gekeken naar milieuaspecten als bodem, gezondheid en natuur. Na het beoordelen van de effecten van de alternatieven, wordt onderzocht of mitigerende maatregelen ter voorkoming (of vermindering) van ongewenste en onacceptabele omgevingseffecten nodig zijn. En zo ja, waaruit die maatregelen dan zullen bestaan. Het doel is om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

Indiener hoort graag als het uiteindelijke voorkeurs-traject bekend is en wil, indien van toepassing, een nulmeting voor de woning en gebouwen laten doen.

Antwoord

De door de indiener gevraagde nulmeting maakt voor geluidhinder geen onderdeel uit van de daarvoor geldende onderzoeksverplichting. Geluidsonderzoek wordt gedaan op grond van wettelijke en gevalideerde rekenmethodes. Het doen van een nulmeting is daarbij niet aan de orde.

Voor trillinghinder wordt in specifieke gevallen een nulmeting overwogen, als er op basis van bijvoorbeeld bodemgesteldheid of eigenschappen van bouwwerken overschrijding van toegestane waarden te verwachten is. Dit soort locatie-specifieke aspecten worden in de plannings- en studiefase verder onderzocht. In die fase wordt bepaald of er aanleiding is voor onderzoek op woningniveau.

3.5.10. Particulier (99703333)

Indiener woont dichtbij het metro tracé en geeft aan bezwaar te maken richting de ontwerp NRD.

Antwoord

Het standpunt van de indiener is ter kennisgeving aangenomen.

Indiener geeft aan het ministerie aansprakelijk te stellen voor de waardedaling van zijn woning, geluidshinder, verlies biodiversiteit, overschrijdende milieu- en geluidsnormen indien de plannen doorgaan.

Antwoord

In het plan-MER wordt vroegtijdig gekeken naar milieuaspecten als bodem, gezondheid en natuur. Na het beoordelen van de effecten van de alternatieven, wordt onderzocht of mitigerende maatregelen ter voorkoming of vermindering van ongewenste en onacceptabele omgevingseffecten nodig zijn. En zo ja, waaruit die maatregelen dan zullen bestaan. Het doel is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

3.5.11. Particulier (99671664)

Indiener geeft aan dat Badhoevedorp, een dorp met binnenkort 180.000 inwoners, een zeer slechte openbaar vervoersverbinding heeft met Amsterdam. Om deze reden verzoekt indiener om een halte Badhoevedorp te onderzoeken en heeft geen voorkeur voor sprinters, bus of metro.

Antwoord

De suggestie is geïnterpreteerd als een ov-halte of station bij Badhoevedorp, ongeacht de keuze van vervoerswijze (BRT, trein of metro). In de Notitie Kansrijke Oplossingen zijn meerdere stations als mogelijk kansrijk beoordeeld, waaronder een station bij Badhoevedorp (zie NOB1 in Bijlage 1 en de opsomming in paragraaf 3.2.3). Daarmee zijn de mogelijkheden en de voor- en nadelen van een station bij Badhoevedorp (mede op basis van deze zienswijze) onderdeel van de aanvullingen/aanpassingen. Hiervoor worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen. Daarbij merken we op dat voor de gemeente Haarlemmermeer, waar het dorp Badhoevedorp onderdeel van uitmaakt, een groei wordt verwacht naar 180.000 inwoners.

3.5.12. Particulier (99563408)

Indiener geeft aan dat een nadeel van alternatief 1a is: de extra overstappen op de eindpunten van de BRT (die alleen tussen station Zuid en station Hoofddorp zou rijden). Indiener stelt daarom voor hoogfrequent rechtstreekse bussen vanaf de Hoofddorpse woonwijken (bijv. huidige busroutes 300 en 397) via een vrijliggende busbaan naar Amsterdam Zuid, en dan verder de stad in (zoals nu lijn 397). Eventueel zou de nieuwe supersnelle busbaan zelfs station Schiphol kunnen overslaan. De snelbussen kunnen dan bijv. parallel aan de A4 rijden tussen Hoofddorp en Schiphol. De huidige busroute (via Abdijtunnel en station Schiphol) blijft dan behouden voor reizigers v/n Schiphol, terwijl voor reizigers tussen Hoofddorp en Amsterdam de supersnelle 397 non-stop langs Schiphol zoeft.

Antwoord

De indiener doet suggesties voor de inpassing van hoogfrequente bussen en een supersnelle busbaan. Naar aanleiding van ingediende suggesties is (als één van de mogelijk kansrijke oplossingen) het BRT-alternatief verder uitgewerkt tot een BRT-netwerk. Dit betekent een BRT-verbinding in combinatie met een snelbusnetwerk (BA1, zie Bijlage 1). De exacte invulling hiervan en de relatie met bestaande busroutes wordt nog verder uitgewerkt.

Indiener voegt toe dat er wellicht ook een nieuwe hoogwaardige snelbus kan komen tussen Hoofddorp Floriande en station Sloterdijk, via de N205 en de N200. Nu is de ov-reistijd tussen Hoofddorp-west en Amsterdam-West te onaantrekkelijk.

Antwoord

In het mogelijk kansrijke BRT-alternatief BA1 zijn busverbindingen opgenomen in de richtingen Hoofddorp en Sloterdijk.

Indiener denkt dat het treinverkeer in de Schipholspoortunnel vooral te druk is doordat er te veel (half)lege treinen van/naar Hoofddorp Opstelspoor door de tunnel rijden. Met de huidige 4-sporige tunnel ziet indiener ruimte voor de volgende treinen:

- Hoogfrequente IC's Utrecht-Schiphol-Leiden e.d.
- IC's/ICD's Flevoland-Schiphol-HSL e.v.
- Hoogfrequente Airportsprinter Amsterdam CS-Schiphol-Hoofddorp/Leiden
- De gewenste internationale treinen.

Waarbij een aantal Sprinters en/of spitstreinen vanaf de Gooi/Flevolijn tot eindpunt station Zuid rijdt (en dus niet meer halfleeg door de tunnel naar Hoofddorp). Hiervoor is op station Amsterdam Zuid een goede (oostelijke) keervoorziening nodig.

Antwoord

De indiener doet een suggestie voor een (oostelijke) keervoorziening op station Amsterdam Zuid. Daarmee is volgens indiener het aantal (half)lege treinen dat door de Schipholspoortunnel rijdt te verminderen. Deze maatregel is beoordeeld in de NKO (NOA3, zie Bijlage 1). Geconstateerd is dat de maatregel zelfstandig geen bijdrage levert aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. De oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken, maar is wel als suggestie aan NS en ProRail meegegeven. Dit project gaat niet over de lijnvoering van het hoofdrailnet, de verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de Nederlandse Spoorwegen (NS).

3.5.13. Particulier (99561933)

Indiener vindt het BRT-alternatief weggegooid geld.

Antwoord

In deze MIRT-verkenning onderzoeken we drie modaliteiten (trein, metro en bus). De mening van indiener is ter kennisgeving aangenomen.

Indiener ziet een metro naar Hoofddorp als zeer waardevol maar heeft de volgende zorgen:

- Wat gebeurt er met de waarde van de grond, straks wordt wonen in Hoofddorp nog duurder en kunnen kinderen later geen woning kopen in Hoofddorp. Het is nu al te duur. Hydepark is gebouwd, maar wie kan dat betalen? De komst van de metro wordt gepromoot om de prijs op te drijven. Dat is niet oké. Wordt onderzocht wat het effect is van de komst van een metro op de waarde van grond in Hoofddorp?
- Hoofddorp moet Hoofddorp blijven en niet Amsterdam of als onderdeel van Amsterdam worden genoemd.

Antwoord

De zorgen van de indiener zijn begrijpelijk. Het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties is een van de doelstellingen van het project OVAH. Deze gebieden worden daardoor aantrekkelijker, dat effect kan hebben op de waarde van grond en op woonlasten. In de MIRT-verkenning wordt een maatschappelijke kosten en batenanalyse (MKBA) opgesteld. Daarin worden brede welvaartsaspecten meegenomen bij het beoordelen van de alternatieven en varianten (zie paragraaf 3.6.1 van de ontwerp-NRD). Zowel financiële aspecten, waaronder huizenprijzen, als effecten op leefbaarheid en leefomgeving maken onderdeel uit van de beoordeling.

In welke mate de identiteit van Hoofddorp in de toekomst behouden blijft maakt geen onderdeel uit van het onderzoek. Dit wordt niet alleen beïnvloed door ov-bereikbaarheid maar vooral door de gemeentelijke ambities ten aanzien van woon- en werklocaties.

Indiener verzoekt om te onderzoeken of er een halte mogelijk is in het centrum van Nieuw-Sloten (rondom het Belgiëplein) die vervolgens aansluit op de Henk Sneevlietweg? Dat zou ook waardevoller zijn voor Amsterdam, gezien de knips in Nieuw-Sloten op de Laan van Vlaanderen. Er is dan ook een veel betere verbinding vanuit Haarlemmermeer naar Nieuw-Sloten. Indiener vraagt of er parallel aan deze studie een lobby gestart kan worden voor het doortrekken van de metro naar Haarlem (via Schalkwijk/Zuiderpolder/Station). Er is nu geen echte snelle verbinding met Haarlem. HOV is er maar te langzaam.

Antwoord

De indiener doet de suggestie om te onderzoeken of een halte mogelijk is in het centrum van Nieuw-Sloten. Deze oplossingsrichting is beoordeeld in de NKO (zie paragraaf 1.3). Hieruit volgt dat deze oplossingsrichting (NOB12, zie Bijlage 1) als niet kansrijk wordt beoordeeld vanwege verlenging van de reistijd, moeilijke ruimtelijke inpassing en de grote hoeveelheid overlast tijdens de realisatie.

Het verlengen van de metro naar Haarlem (via Schalkwijk/Zuiderpolder/Station) is geen onderdeel van de scope van het project. De bij deze Verkenning betrokken partijen zijn niet de aangewezen partijen om een lobby te starten voor een dergelijk tracé, maar het staat de indiener vrij om hier zelf aandacht voor te vragen.

3.5.14. Particulier (99494647)

Indiener vraagt zich af wie de kosten gaat dragen van de plannen en spreekt een voorkeur uit voor de bestaande varianten.

Antwoord

Voor deze verkenningsfase worden de financiën gedragen door de acht opdrachtgevers, namelijk gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, ministerie van IenW, Vervoerregio Amsterdam, Schiphol Nederland B.V., Schiphol Area Development Company (SADC) en de NS. Aan het eind van deze MIRT-verkenning (besluitvormingsfase) wordt een Bestuursovereenkomst/ samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Hierin komt een nadere onderbouwing van het projectbudget, net als afspraken tussen de verschillende opdrachtgevende partijen over bekostiging van het voorkeursalternatief.

3.5.15. Particulier (99484747)

Indiener verzoekt om twee varianten te onderzoeken.

1. Minder/geen intercity's met start/ eindbestemming Schiphol. Nu hebben veel intercity's die op Schiphol stoppen het station als start-/eindpunt. Hierdoor lijkt station Schiphol belangrijker dan Amsterdam Centraal of Amsterdam Zuid. Die stations worden in de toekomst al veel beter ingericht voor veel overstappende passagiers dan Schiphol. Dus je moet voorkomen dat Schiphol een belangrijk overstappunt is, zodat er meer (andere) treinen kunnen rijden. Indiener geeft in de zienswijze voor- en nadelen van deze variant aan.

Antwoord

Met de basisalternatieven wordt capaciteit gecreëerd door (meerdere) sprinterdiensten uit de Schipholspoortunnel te halen. Zo ontstaat er ruimte voor (meer) intercity's en internationale treinen. De capaciteit die nodig is, is gebaseerd op de uitgangspunten van het ov-toekomstbeeld 2040 (doelstelling 1, zie paragraaf 1.1) en de invoering van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waaraan de spoorsector momenteel hard werkt.

De daadwerkelijke dienstregeling en daarmee de aantallen treinen (intercity's, internationale treinen en sprinters) die Schiphol als start- en eindpunt hebben wordt later bepaald (buiten het kader van de Verkenning).

2. (Uniform) treinmaterieel inzetten met meer capaciteit (metro/MRT achtig). Een idee is om op deze corridor treinen in te zetten met een hogere capaciteit. Daarbij doel ik op het aantal reizigers per trein. Hiervoor zou je meer moeten kijken naar metroachtig materieel met veel in/ uitstapdeuren en het accepteren dat zitplaatskans gering is. Als voorbeelden kijken naar de Hong Kong MTR/Singapore MRT en RER A in Parijs (MI2N Altéo). Hierbij het idee om huidige Sprinters en/of intercity's te laten eindigen in Hoofddorp en Amsterdam Centraal/Zuid en vanuit daar met deze metroachtige treinen langs Schiphol te rijden. Zie hiervoor figuur 1 bij de zienswijze. Indiener geeft in de zienswijze voor- en nadelen van deze variant aan.

Antwoord

De indiener stelt voor om treinmaterieel met meer capaciteit in te zetten. Deze suggestie is beoordeeld in de NKO (zie paragraaf 1.3). Het inzetten van (uniform) treinmaterieel met meer capaciteit (aantal reizigers per trein) vanaf de stations Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal (NOA4, zie Bijlage 1) draagt niet bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel (aangezien (bestaande) lijnverbindingen niet wijzigen) en maakt daarom de intensivering van internationaal treinverkeer niet mogelijk.

De oplossingsrichting vermindert ook niet de druk op de transferfaciliteiten van Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en station Hoofddorp door een extra overstap bij de stations Amsterdam Zuid en Hoofddorp te creëren en doordat er treinmateriaal met meer capaciteit door de Schipholspoortunnel en Schiphol Airport rijden. Door de extra overstap wordt de druk op de transferfaciliteiten op de betreffende stations naar verwachting groter.

3.5.16. Particulier (99455035)
Indiener heeft een handtekening ingestuurd.

Antwoord
De projectorganisatie heeft kennisgenomen van de handtekening.

3.5.17. Particulier (99388407)
Indiener is vóór de metro (ondergronds tot Hoofddorp), vanwege: 1) het is de oplossing op de lange termijn, 2) treinen stoppen niet ter hoogte van Amstelveenseweg en er zitten wel veel bedrijven, 3) de huidige snelbus 397 doet lang over Hoofddorp-Schiphol, filegevoelig en zit vol met toeristen vanuit Amsterdam, 4) toekomstbestendig, 5) biedt meer reiscomfort en 6) kost minder personeel.

Antwoord
De mening van de indiener is ter kennisgeving aangenomen.

Indiener ziet problemen in de BRT doordat de Zuidtangent veel vertraging kent vanwege te weinig personeel en materiële problemen. Daarnaast moeten bussen telkens opgeladen worden. Met de frequentie van 40 keer is dit volgens de indiener vragen om logistieke problemen.

Antwoord
Bij vragen of opmerkingen over deze lijn kunt u terecht bij Connexxion (https://www.connexxion.nl/nl/klantenservice/contact). Bij de uitwerking van een BRT-netwerk (BA1, zie Bijlage 1) is het voorkomen van een logistieke problemen door opladen een belangrijk aandachtspunt.

Indiener wijst aan dat de uiteindelijke gebruikers van de nieuwe vervoersvariant ontbreken in de inspraak/participatie. Het lijkt volgens hem alsof ze worden vergeten.

Antwoord
Wij vinden betrokkenheid van alle belanghebbenden (inclusief de uiteindelijke gebruikers) in deze MIRT-verkenning belangrijk. Om de omgeving op tijd en goed te informeren en betrekken in worden alle stakeholders betrokken en wordt informatie op tijd verzorgd. Zo kunnen stakeholders een betekenisvolle bijdrage leveren en kan worden teruggekoppeld wat er met input is gedaan.

3.5.18. Particulier (99386534)
Indiener heeft de wens om de projectscope uit te breiden naar Hoofddorp als geheel in plaats van enkel het stationsgebied van Hoofddorp. In dat geval zouden ook bijvoorbeeld alternatieven B7 (vertrammen Zuidtangent) en B8 (lightrail Schiphol-Haarlem) nader onderzocht kunnen worden als (deel van de) mogelijke oplossing voor de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Antwoord
De indiener vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van heel Hoofddorp, een vraag die dus over een groter gebied gaat dan alleen het stationsgebied. De bereikbaarheid van Hoofddorp is onderdeel van de meeste oplossingsrichtingen die in de MIRT-verkenning verder worden onderzocht (zie paragraaf 1.3). Na de realisatie van het nieuwe ov-systeem op basis van de voorkeursbeslissing, wordt het vervoerplan voor (heel) Hoofddorp als geheel beoordeeld door de Vervoerregio.

De oplossingsrichting (vertrammen Zuidtangent), oftewel het aanleggen van een tram op de route van de huidige Zuidtangent tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol en Amstelveen, is in de vorige fase onderzocht als oplossingsrichting B7 en afgevallen. De Zuidtangent rijdt alleen tussen Hoofddorp, Schiphol en Amstelveen – niet naar Amsterdam. Bovendien heeft een tram minder capaciteit dan een metro.

De oplossingsrichting (lightrail Schiphol-Haarlem) is in de vorige fase onderzocht als oplossingsrichting B8 en afgevallen wegens het niet halen van de doelen, niet omdat deze buiten scope zou zijn. De reden voor het afvallen is dat een lightrail aanleggen tussen Haarlem en Schiphol geen effect heeft op het aantal treinreizigers tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid. Dit knelpunt wordt dus niet verlicht. Er reizen door het aanleggen van een lightrail naar Schiphol meer mensen naar Schiphol, waardoor de transferproblematiek worden vergroot.

Uit de paragraaf 3.3 van de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau blijkt dat bij de meeste op de shortlist opgenomen alternatieven de gedachte is dat er minder (of in het geheel geen) Sprinters gaan rijden door de Schipholspoortunnel. Juist die Sprinters zorgen op dit moment nog voor

een redelijk snelle ov-verbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam-Zuid waardoor de forse lengte van het voor/natransport in Hoofddorp (per bus, fiets etc.) nog enigszins acceptabel kan zijn voor veel ov-reizigers.

Bij de alternatieven B1 (doortrekken Noord/ Zuidlijn) en B4 (Bus Rapid Transit) zal de reistijd voor bewoners van Hoofddorp altijd langer worden dan in de huidige situatie. Een achteruitgang in reistijd is zeer onwenselijk, zou binnen de scope van het project ook aandacht moeten zijn om de ov-bereikbaarheid van de rest van Hoofddorp substantieel te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld via alternatieven B7 en B8, maar ook door bij de alternatieven B1 en B4 niet 'te eindigen' bij station Hoofddorp, maar heel Hoofddorp in de scope mee te nemen.

Antwoord

De indiener uit de zorg dat voor bewoners van Hoofddorp sprake zal zijn van een achteruitgang in reistijd. Hierover wordt tijdens de MIRT-verkenning onderzoek uitgevoerd. Voor alle alternatieven wordt in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de verkeersontwikkeling in de regio (voor alle vervoerswijzen, inclusief ov). Daarnaast worden verkeerseffecten bij de realisatie van haltes (van bijvoorbeeld BRT-systeem of metro) globaal beschreven. Ook het aantal woningen en banen binnen een nader te definiëren acceptabele reistijd wordt (indicatief) onderzocht.

In het algemeen wordt in het plan-MER inzichtelijk gemaakt hoe de projectalternatieven zich verhouden tot de referentiesituatie van de ov-bereikbaarheid, waarin een Airport Sprinter meerdere keren per uur rijdt tussen Amsterdam CS en Hoofddorp met als tussenstations Sloterdijk, Lelylaan en Schiphol Centrum.

Om de bereikbaarheid van heel Hoofddorp te beoordelen wordt (zoals bij het eerste zienswijzepunt benoemd) na de realisatie van het nieuwe ov-systeem het vervoerplan voor (heel) Hoofddorp als geheel beschouwd door de Vervoerregio.



4. Adviezen wettelijke adviseurs

In dit hoofdstuk staan de reacties op de adviezen van de wettelijke adviseurs. Net als in hoofdstuk 3 is ieder advies ontleed naar onderscheidende punten, die afzonderlijk worden beantwoord.

Wij bedanken alle wettelijke adviseurs voor hun ingebrachte adviezen. Hieruit zijn onderstaande vragen, aandachtspunten en suggesties ontleed en beantwoord.

4.1. GGD Amsterdam

De GGD wenst dat elektromagnetische straling kwantitatief in beeld te brengen (in plaats van kwalitatief). In de praktijk gaat het vooral over magneetvelden, die waarschijnlijk weinig problemen gaan opleveren. In Amsterdam toetsen we netcomponenten aan een waarde van 0,4 microtesla. Het is goed dat ook hier te doen en ook deze toetsing kwantitatief te maken. Dat kan waarschijnlijk vrij simpel met standaard afstanden tot waar de 0,4 microteslacontour maximaal kan reiken.

Antwoord
Passend bij de fase van deze MIRT-verkenning wordt dit aspect in kader van het plan-MER kwalitatief meegenomen. Het belangrijkste onderscheidende effect (tussen bus enerzijds en metro/trein anderzijds) is 'zwerfstroom', die ontstaat doordat stroom via de rails de bodem in lekt en op een onderstation weer opgevangen wordt. Dit leidt tot versnelde corrosie aan kunstwerken op punten waar de stroom het kunstwerk verlaat. Een buslijn veroorzaakt dit effect niet, een metro of trein wel.

De GGD wenst dat fietsparkeren rond haltes onderdeel uitmaakt van het NRD en het beoordelingskader. Aandacht voor transfermogelijkheden en vooral dat mensen daar hun fiets goed kwijt kunnen is belangrijk.

Antwoord
Fietsparkeren is geen apart criterium in het plan-MER. Het is onderdeel van de ontwerpeisen en de halte- en stationslocaties moeten daarom hiervoor ruimte bieden. In de verkenningsfase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt van stations en de bijbehorende voorzieningen. In de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase) worden nieuwe stations volgens richtlijnen ontworpen. Daar hoort ook de bereikbaarheid per bus, tram en fiets en het mogelijk maken van overstappen bij.

4.2. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied geeft de volgende aandachtspunten voor de bodemkwaliteit mee voor de NRD:

- Stel vast of sprake is van bodemverontreinigingen ter plaatse van de tracés. Hiervoor kan onder andere gebruik gemaakt worden van 'Bodeminformatie op kaart' op de website van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied Bodeminformatie op kaart - Loket OD NZKG.

Antwoord

Akkoord. Het plan-MER zal inzichtelijk maken of er sprake is van bestaande bodemverontreinigingen en of die worden aangepakt.

- Wat is de invloed op de bodemkwaliteit, met andere woorden: kan door aanleg en/of gebruik van de tracés bodemverontreiniging ontstaan? Zo ja, welke maatregelen worden genomen om dit tegen te gaan? Wat is het effect van de aanleg en/of het gebruik op eventueel al aanwezige bodem-verontreiniging ter plaatse van de tracés? Denk hierbij aan het toepassen van grond en/of bouwstoffen op en in de bodem.

Antwoord

Het uitgangspunt is voldoen aan wetgeving. Dat betekent dat daar waar bodembedreigende activiteiten plaatsvinden, passende bodembeschermende voorzieningen worden gerealiseerd. Hierdoor zal er geen sprake zal zijn van nieuwe verontreiniging. De bepaling van bodembeschermende maatregelen van de nieuwe ov-verbinding is onderdeel van de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase).

- Houd rekening met het principe 'water en bodem sturend'. Zie hiervoor onder andere *https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezenpublicaties/publicatie/2023/11/09/praktijk*

Antwoord

Zorgen voor een klimaat- en 'waterbestendig' ontwerp is geen projectdoel op zich, maar wel een belangrijk te onderzoeken aspect. In het kader van klimaatadaptatie en toekomstbestendigheid wordt een klimaatscan uitgevoerd. Deze richt zich op kwetsbaarheden binnen het project die het zijn gevolg van het (veranderende) klimaat. We kijken zowel naar de situatie nu als naar de verwachte situatie in 2050, waarbij de onderwerpen wateroverlast, hittestress, droogte en overstromingen worden meegenomen in de analyse.

We brengen niet alleen de effecten in beeld maar ook de kansen om de alternatieven te verbeteren. De verbeteringen worden per alternatief onderzocht en eventueel meegenomen. Uit het onderzoek bij het MER volgt een beoordeling van de alternatieven, inclusief de verbeteringen uit de klimaatscan.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied wenst de volgende aanvulling in paragraaf 4.4 met betrekking tot externe veiligheid:

1. Er zijn vele (soorten) risicobronnen aanwezig in het plangebied, in het kader van externe veiligheid. Dit varieert van de genoemde aardgasbuisleidingen tot inrichtingen (activiteiten) met gevaarlijke stoffen;

Antwoord

De gevraagde aanvulling wordt meegenomen in het plan-MER.

2. Voor de beschouwing van externe veiligheid zijn vooral de locaties waar veel personen (passagiers) langere tijd aanwezig zijn van belang. Ook een (te verwachten) uitbreiding van de hoeveelheid aanwezige personen is relevant. Tot de te bestuderen locaties behoren in ieder geval de (trein-, bus- of metro-) stations.

Antwoord

Het beschouwen van externe veiligheid is onderdeel van het plan-MER. Daarnaast is het ook onderdeel van de technische uitwerking.

In het advies is een tekening ""EV_veiligheids-contour"" voor de luchthaven Schiphol toe-gevoegd, waarmee als ook met andere contouren in het gebied (gasleidingen, propaantank brandweer oefenplaats, etc.) rekening moet worden gehouden bij de beoordeling van de verschillende varianten

Antwoord

De aangeleverde 'EV-veiligheidscontour' zal worden gebruikt in het plan-MER.

Er dienen nog onderzoeken uitgevoerd te worden zoals de tekst aangeeft:
Voor alternatief 1 en alternatief 3, varianten 1, 2 en 3 geldt dat de nieuwe infrastructuur blijvend ten kosten kan gaan van beschermde verblijf-, rust- en voortplantingsplaatsen, verbindingen, bomen en houtopstanden. De watergangen en de oevers kunnen habitats en/of corridors voor beschermde soorten zijn. De nieuwe infrastructuur kan ten kosten gaan van bomen en houtopstanden. Inventarisatie van beschermde soorten en bomen en houtopstanden in het plangebied en het invloedsgebied er omheen is daarom nodig.

Antwoord
In de basis is dit aspect een bureaustudie. Bij voldoende aanleiding wordt veldonderzoek overwogen. Dit is hoe dan ook onderdeel van de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase.

Indiener refereert aan paragraaf 4.4 van de ontwerp-NRD en vraagt om bij het beoordelen van luchtkwaliteit, naast de inventarisaties van de emissies in de beschouwde varianten ook de invloed daarvan op de lokale luchtkwaliteit in beeld te brengen (de immissies).

Antwoord
In het plan-MER zullen ook de immissies (de concentraties ervan) worden bepaald.

Vraagt om in het MER mee te nemen bij het thema water en bodem, aspect water dat bij grondwater ook een kwalitatieve beoordeling nodig zal zijn wanneer bemalingen (bouwrijp maken van de grond) plaatsvinden en eventueel verontreinigd grondwater geloosd wordt op het oppervlaktewater of vuilwaterriool.

Antwoord
In het plan-MER wordt bij het thema bodem en water kwalitatief aandacht besteed aan de noodzaak van verwachte bemalingen.

Conclusie en advies watertoets:
Voor het wateradvies is met name gekeken naar het overzicht van de thema's en aspecten die in het MER meegenomen worden en daarin verder uitgewerkt worden voor de 3 alternatieven ov-verbindingen. Het overzicht is vrij volledig, een enkele opmerking/aanvulling is aan te geven.

Het advies naar aanleiding van de watertoets luidt: akkoord onder voorwaarden. In het MER graag meenemen bij het thema water en bodem, aspect water dat bij grondwater ook een kwalitatieve beoordeling nodig zal zijn wanneer bemalingen plaatsvinden en grondwater geloosd wordt op het oppervlaktewater of vuilwaterriool, zoals hiervoor genoemd.

Antwoord
Zie het antwoord van het vorige punt. In het plan-MER wordt bij het thema bodem en water kwalitatief aandacht besteed aan de noodzaak van verwachte bemalingen.

4.3. Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland

De Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland adviseert om op p. 29 bij duurzaamheid aandacht te besteden aan klimaat(adaptie). Houd bijvoorbeeld in het ontwerp voor de tunneldelen rekening met de scenario's extreme neerslag van het KNMI.

Antwoord
Dit is onderdeel van de technische uitwerking in deze MIRT-verkenning en wordt later in de plannings- en studiefase verder uitgewerkt. Voor de tunneldelen wordt daarbij (op basis van richtlijnen) rekening gehouden met extreme neerslag.

De Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland adviseert om op p.29 bij veiligheid te onderzoeken hoe en of alternatief 3 en de drie varianten aansluiten op de veiligheidsconcepten van de te verlengen metrolijn. Voorkom bij de ondergrondse (combi)stations dat veiligheidssystemen elkaar negatief beïnvloeden. Voorkom dat bij brand in de ene modaliteit dit leidt tot effecten van deze brand in een andere modaliteit.

Antwoord
Het uitgangspunt bij de technische uitwerking van de Verkenning is dat wordt voldaan aan wettelijke vereisten ten aanzien van veiligheidssystemen. Ook zal er aandacht zijn voor het veiligheidsconcept. De verdere uitwerking van veiligheidsconcepten -en systemen is onderdeel van de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase).

De Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland adviseert bij p.30 bereikbaarheid en mobiliteit: breng in kaart per alternatief de bereikbaarheid van Nood- en hulpdiensten

Antwoord
De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is geen onderscheidend criterium in de verkenningsfase. Dit aspect wordt meegenomen en uitgewerkt in de plannings- en studiefase.

De Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland adviseert bij p.31 veiligheid om tijdens de aanleg rekening te houden met de bereikbaarheid van Nood- en hulpdiensten. Houd bij het inrichten van emissieloze bouwplaatsen rekening met de risico's van nieuwe energiedragers.

Antwoord
De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en ook de inrichting van de bouwplaatsen zijn geen onderscheidende criteria in de verkenningsfase. Deze aspecten worden meegenomen en uit- gewerkt in de plannings- en studiefase. Vanuit de technische uitwerking worden wel uitgangspunten opgehaald en meegenomen, in het kader van het ophalen van klanteisen.

4.4. Veiligheidsregio Kennemerland

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om in het MER niet alleen de directe effecten op gezondheid te onderzoeken, maar ook de bredere impact ervan. Dit is namelijk i.v.m. de locatiekeuze van toekomstige woningbouw in de buurt van Schiphol, wat impact heeft op de gezondheid.

Antwoord
De ov-bereikbaarheid van (nieuwe) woon- en werklocaties is een doelstelling van het project en wordt als beoordelingscriterium meegenomen in de MIRT-verkenning.

Bekende woningbouwprojecten waarover al besluitvorming wordt meegenomen, zullen in de Verkenning en in het plan-MER worden beoordeeld (als onderdeel van de referentie).

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om in het MER de milieueffecten te beoordelen aan de hand van gezondheidskundige advieswaarden

Antwoord
De gezondheidskundige advieswaarden van de World Health Organization (WHO) zullen worden gehanteerd in het plan-MER.

Met betrekking tot geluid: Houd rekening met het geluid van alle aanwezige bronnen (waaronder luchtvaart) en beoordeel het gecumuleerde geluidsniveau.

Antwoord
Geluidsbelasting als gevolg van luchtvaart en het cumulatieve geluidsniveau komen aan de orde in het plan-MER. Optelling met andere bronnen wordt in kwalitatieve zin beoordeeld, maar niet berekend. Er is namelijk geen akoestisch rekenmodel voor het plan- en studiegebied beschikbaar waarin alle geluidsbronnen zijn opgenomen en waarmee optelling te berekenen is. Het werk dat nodig is om zo'n model te maken en in te richten staat niet in verhouding tot de informatie die zo'n model mogelijk oplevert.

Met betrekking tot lucht: neem ultrafijnstof mee in de beoordeling, vooral met het oog op de gevolgen van de ov-oplossingen voor de locatiekeuze van woningbouw.

Antwoord
Het onderwerp ultrafijnstof komt in kwalitatieve zin aan de orde in het plan-MER. Voor het aspect luchtkwaliteit is het gebruikelijk om te kijken naar de omgevingswaarden NO2, PM10 en PM2,5. Ultrafijnstof is daar geen onderdeel van, mede omdat de World Health Organisation (WHO) hiervoor geen advieswaarden heeft vastgesteld. Via deze link wordt ultrafijnstof en PM2,5 nog vergeleken. PM2,5 wordt meegenomen wordt in de beoordeling.

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om in het MER de handreiking van de Commissie mer over het opnemen van sociale effecten mee te nemen.

Antwoord
Deze handreiking van de Commissie mer wordt niet expliciet verwerkt in het beoordelingskader en de methodiek van het plan-MER. Sociale aspecten worden namelijk meegenomen in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Zowel in het plan-MER als in de MKBA worden aspecten van Brede Welvaart meegenomen.

Veiligheidsregio Kennemerland benadrukt de essentie van een goede overstapmogelijkheden bij de metro-/BRT haltes (openbaar vervoer moet niet de fiets vervangen), en vooral dat er voldoende parkeergelegenheid is voor fietsen. Advies is dan ook om in de MER aandacht te schenken aan fietsparkeren.

Antwoord
Fietsparkeren is geen apart criterium in het plan-MER. Het is onderdeel van de ontwerpeisen en de halte- en stationslocaties moeten hiervoor ruimte bieden. In de verkenningsfase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt van stations en de bijbehorende voorzieningen. In de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase) worden nieuwe stations volgens richtlijnen ontworpen. Daar hoort ook de bereikbaarheid per bus, tram en fiets en het mogelijk maken van overstappen bij.

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om de reikwijdte van het MER uit te breiden met: 1) onderdeel verkeer: onderzoek de kwetsbaarheid/ robuustheid van de alternatieven ten opzichte van elkaar. Het spreiden van risico's over verschillende modaliteiten kan bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat bij bijvoorbeeld een staking of langdurige stremming van de ene modaliteit andere modaliteiten een deel van de reisbewegingen kan opvangen.

Antwoord
Akkoord, dit aspect zal in kwalitatieve zin worden meegenomen in het plan-MER.

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om de reikwijdte van het MER uit te breiden met: 2) onderdeel verkeer, bereikbaarheid en mobiliteit: onderzoek ook de effecten van de alternatieven op de bereikbaarheid van het tracé door hulpdiensten. Railtunnels zijn bijvoorbeeld lastiger bereikbaar dan wegtunnels en ondergrondse infrastructuur is lastiger bereikbaar dan bovengrondse.

Antwoord
De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is geen onderscheidend criterium in de verkenningsfase. Dit aspect wordt meegenomen en uitgewerkt in de plannings- en studiefase. Vanuit de technische uitwerking worden wel uitgangspunten opgehaald en meegenomen, in het kader van het ophalen van klanteisen.

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert vanuit het oogpunt van GHOR: Toegankelijkheid van zorg (p. 24/25). Binnen het thema bereikbaarheid wordt gewerkt met werkindicatoren. Wij adviseren u hierbij ook de bereikbaarheid van zorglocaties toe te voegen (naast winkel-, werk-, en onderwijslocaties). Dit geldt zowel voor al bestaande zorglocaties, maar ook voor zorglocaties binnen toekomstige ontwikkelingen.

Antwoord
Er wordt in het plan-MER niet gekeken naar de bereikbaarheid van zorglocaties, maar wel in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

Veiligheidsregio Kennemerland wenst graag te worden betrokken bij het besluit mbt tot hun advies. En denken graag in het vervolg mee over de inrichting van de leefomgeving tbv gezondheid en veiligheid.

Antwoord
Naar aanleiding van deze zienswijze heeft de projectorganisatie OVAH namens alle initiatiefnemers met de Veiligheidsregio Kennemerland gesproken.

4.5. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht adviseert om bodemdaling en zetting mee te nemen als criteria om te onderzoeken

Antwoord
Akkoord. In het plan-MER zal ook worden gekeken naar bodemdaling en zettingen.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht stelt dat m2 verhard oppervlak, zeker als het om snelwegen gaat, juist wel tot meer emissies van verontreiniging richting oppervlaktewater kan leiden. Afstromend hemelwater wordt officieel misschien nog wel gezien als 'schoon', maar men is voornemens dat officiële beeld te wijzigen. We weten uit onderzoek dat het niet schoon is. De invloed van het project op bijvoorbeeld de doelstellingen vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW) dient daarom ook beoordeeld te worden.

Antwoord
Er wordt een kwalitatieve inschatting gemaakt of er directe of indirecte lozing plaatsvindt naar oppervlaktewater. Ook vindt een kwalitatieve toetsing plaats aan de hand van de Kader Richtlijn Water (KRW).

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht adviseert om de effecten op oppervlaktewater en waterveiligheid (keringen) wel met kwantitatieve data te beoordelen.

Antwoord
Akkoord, met gebruikmaking van bestaande data, er vinden geen nieuwe modelberekeningen plaats.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht vraagt in hoeverre klimaatadaptatie/klimaatbestendigheid onderdeel is van de afweging tussen de verschillende opties? Klimaatadaptatie staat nu onder het kopje 'bouw- en aanlegfase', maar wij beschouwen dit als relevanter voor de 'aanwezigheids- en gebruiksfase'.

Antwoord
Zorgen voor een klimaat- en 'waterbestendig' ontwerp is geen vastgesteld projectdoel, maar wel een belangrijk te onderzoeken aspect. In het kader van klimaatadaptief en toekomstbestendig ontwerpen wordt een klimaatscan uitgevoerd. Deze richt zich op kwetsbaarheden binnen het project als gevolg van het (veranderende) klimaat. We kijken zowel naar de situatie nu als de verwachte situatie in 2050, waarbij de onderwerpen wateroverlast, hittestress, droogte, overstromingen worden meegenomen in de analyse. We brengen niet alleen de effecten in beeld maar ook kansen voor verbetering van de alternatieven. Deze verbeteringen worden per alternatief onderzocht en eventueel meegenomen. In het onderzoek bij het MER volgt een beoordeling van de alternatieven, inclusief de verbeteringen uit de klimaatscan.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht wenst dat waterrobuustheid en toekomstbestendigheid dus onderdeel zijn van de afwegingen en adviseert om de volgende aanpassingen door te voeren:

- P. 16: Klimaatbestendig en waterrobuust zijn geen onderdeel zijn van het doelbereik. Het advies is om dat wel toe te voegen: "de maatregel dient klimaatbestendig en waterrobuust te worden aangelegd (voor het klimaat van 2100)".
- P. 24: Voeg klimaatbestendigheid en waterrobuustheid toe als indicator bij de MKBA: "effecten op waterrobuustheid en klimaatbestendigheid". Dit hangt samen met 'Welvaart later voor toekomstige generaties' uit de leidraad van CPB/PBL waarnaar verwezen wordt.

Antwoord
Zorgen voor een klimaat- en 'waterbestendig' ontwerp is geen vastgesteld projectdoel, maar wel een belangrijk te onderzoeken aspect. Zo wordt onder de noemer van klimaatadaptief en toekomstbestendig ontwerpen een klimaatscan uitgevoerd (zie het antwoord hierboven).
Ten aanzien van de opmerking over de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) geldt dat klimaat- en waterbestendigheid geen baten/effectposten zijn en daarmee geen indicator. Wel zijn deze onderdeel van het klimaatadaptief en toekomstbestendig ontwerpen en krijgt dit op deze manier aandacht (zie ook hierboven).

4.6. Hoogheemraadschap van Rijnland

Hoogheemraadschap van Rijnland verzoekt om milieueffecten in de uitvoeringsfase en in de beheerfase te integreren in de lopende onderzoeken, met specifiek aandacht voor de waterkwaliteit.

Antwoord
Deze fasen worden in het plan-MER onderscheiden en apart beoordeeld.



5. Advies Commissie mer

De initiatiefnemers verwelkomen het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer). Dit omdat de nog op te stellen MER er beter van wordt en advies bijdraagt aan de kwaliteit van de informatie die de MIRT-verkenning oplevert.

De volledige tekst van het door de Commissie mer opgesteld advies over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie in het op te stellen Plan MER is te downloaden op: **www.commissiemer.nl/adviezen/3838**

De Commissie beveelt aan om in de **probleemanalyse** van het Plan MER aan te tonen in hoeverre de vier in de ontwerp-NRD beschreven problemen samenhangen. Ook adviseren zij te beschrijven wat de omvang van de vier problemen en overige opgaven in de regio is, hierbij gebruik makend van een brede bereikbaarheidsdefinitie. De Commissie vraagt daarbij specifiek aandacht voor het reizigersknooppunt Schiphol, waar verschillende modaliteiten en type reizigers (woon-werk, zakelijk, recreatief) bij elkaar komen.

De vier **doelstellingen** (zoals opgenomen in de ontwerp-NRD) moeten worden onderbouwd, waarbij de bijdrage aan de Brede Welvaart inzichtelijk wordt. Ook moeten de doelstellingen concreet worden gemaakt, zodat te beoordeeld is hoe de alternatieven bijdragen aan de doelen en aan Brede Welvaart.

De in de ontwerp-NRD voorgestelde **alternatieven en varianten** zijn het resultaat van het verkleinen van een lijst met ruim dertig alternatieven uit de MIRT onderzoeksfase. De Commissie vraagt om een toelichting op de alternatieven en varianten die eerder zijn overwogen en zijn afgevallen. Hierbij vragen zij inzicht in de rol die milieueffecten daarbij speelden.

In de aankomende MIRT analysefase wordt een vierde criterium toegevoegd om de alternatieven te beoordelen: ontsluiting van nieuwe woon-werklocaties. De Commissie vraagt om ook dit criterium uit te werken in het plan-MER en aan te tonen hoe de alternatieven en varianten hierop scoren. Wanneer Brede Welvaart onderdeel wordt van de doelstelling(en), moeten de alternatieven en varianten hier ook op worden beoordeeld.

De alternatieven en varianten gaan uit van de aanleg van nieuwe infrastructuur. De Commissie adviseert om aan te geven of (beperkte) wijzigingen aan de bestaande infrastructuur gepland zijn en nog mogelijk zijn, en of deze bijdragen aan de doelstellingen. Daarbij moet worden aangegeven

wanneer die wijzigingen naar verwachting niet meer voldoende zijn om de problemen het hoofd te bieden.

Diverse zienswijzen gaan in op varianten, bijvoorbeeld waar de haltes precies komen en welk effect dit heeft op het netwerk. De Commissie adviseert daarbij:

- Werk haltevarianten uit, net als het aanvullend beleid (waar komen de haltes, welk parkeerbeleid wordt gevoerd, welke aanpassing in de lijnvoering horen daarbij en wat zijn de kenmerken zoals corridor-hubs of multimodale knooppunten). Onderbouw daarnaast de keuzes in het plan-MER.
- Laat zien wat het effect is op de netwerkkwaliteit, ga daarvoor in op ov, fietsverkeer en voetgangers.

In de **autonome ontwikkeling als onderdeel van de referentiesituatie** mogen alleen nieuwe (gebieds)ontwikkelingen (zoals nieuwe woon- en werklocaties) meegenomen worden waarover al is besloten. Bij het beschrijven van de referentiesituatie adviseert de Commissie gebruik te maken van de meest recente klimaatscenario's van het KNMI en van de WLO-groeiscenario's. De Commissie adviseert vervolgens over de te onderzoeken thema's en aspecten, voor zowel de gebruiksfase als de aanlegfase.

De Commissie benadrukt dat het **invloedsgebied** (vanuit verkeersoogpunt) groter kan zijn dan het studiegebied, afhankelijk van de keuze voor bus, trein of metro. In het plan MER moeten de mobiliteitseffecten van de verschillende maatregelen in het project- en invloedsgebied worden beschreven, in termen van herkomsten en bestemmingen van de reizigers.

Daarbij moet een ruim gedefinieerd invloedsgebied worden gekozen, met aandacht voor de verschillende doelgroepen. Inzichten in de mobiliteitseffecten moeten worden verkregen met een goed verkeers-model, bijvoorbeeld de nieuwste versie van het verkeersmodel metropoolregio Amsterdam (VENOM).

De effecten van de te beoordelen alternatieven en varianten zullen op het gebied van **bodem en water** in de gebruiksfase verschillen vertonen. Dit is het gevolg van de keuze voor een bovengrondse of ondergrondse realisatie. De Commissie adviseert om bij de beoordeling van deze effecten aan te sluiten bij de uitgangspunten van de Kamerbrief Water en Bodem sturend (25 november 2022).

Bij de (deels) ondergrondse alternatieven en varianten is een aandachtspunt de mogelijk blokkerende werking van de constructie op de grondwaterstroming. Dit geldt ook voor de mogelijke invloed op de ligging van het zoet-zoutgrensvlak in de polder.

Ten aanzien van het thema **natuur en biodiversiteit** adviseert de Commissie een globale landschapsecologische/ecohydrologische analyse van het studiegebied uit te voeren, met de verschillende landschapstypes erin. Hierin is een onderscheid nodig in deelgebieden met een verschillend karakter. Per deelgebied moet een algemeen beeld van de belangrijkste processen en problemen worden beschreven, zoals de natuurwaarden, de verschillende leefgebieden en de aanwezige soortgroepen. Welke kenmerkende habitattypen en soorten zijn aanwezig en wat zijn hun onderlinge relaties?

Vervolgens moet de mogelijke invloed van de geplande ov-verbinding op beschermde soorten en op beschermde natuurgebieden worden beschreven, zoals Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en houtopstanden. Daarbij is onderscheid nodig tussen de verschillende gebieden en de status hiervan. Ook als de ov-verbinding niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking). Dit moet in het plan-MER worden beschreven.

Voor de gebruiksfase is **duurzaamheid** uitgewerkt in materiaalgebruik en energie. Voor de aanlegfase is ook toekomstbestendigheid gebruikt. De Commissie beveelt aan om toekomstbestendigheid alleen toe te passen op de gebruiksfase.

Het aspect **leefomgevingskwaliteit** is in de ontwerp-NRD opgedeeld in de thema's gezondheid, veiligheid en wonen en werken. Dit laatste thema past volgens de Commissie minder goed onder leefomgevingskwaliteit. De Commissie beveelt aan dit thema te koppelen aan ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. Onder het thema gezondheid vallen fijnstof-emissie, CO2- en NO2-emissie, elektromagnetische straling, geluidhinder, trillingen en lichthinder. De Commissie vat de emissies samen onder luchtkwaliteit en adviseert deze te toetsen aan de wettelijke grenswaarden en aan de WHO-advieswaarden.

Ten aanzien van het thema geluid adviseert de Commissie de geluidimpact bij woningen en andere gevoelige objecten te beschrijven. Waar van toepassing worden in ieder geval de standaardwaarden, grenswaarden en WHO-advieswaarden als klassengrens opgenomen. Op basis van de berekeningen wordt bepaald hoe het geluid zich kan ontwikkelen bij de woningen en andere gevoelige objecten.

Kijk daarbij ten minste naar de verwachte effecten voor ernstige geluidhinder en ernstige slaapverstoring bij de woningen. Breng daarbij ook in beeld wat de invloed is van de voorgenomen nieuwbouw van gevoelige objecten. Gebruik daarvoor de dosis/effectrelaties uit de Omgevingsregeling. Beoordeel op basis hiervan hoe de alternatieven en varianten zich tot elkaar verhouden.

Onder **'wonen en werken' (ruimtegebruik)** komen enkele thema's aan bod, maar de Commissie beveelt aan om dit onderwerp explicieter te behandelen. Behandel dan ook meer onderwerpen zodat het inzicht in ruimtegebruik en het effect op Brede Welvaart in beeld komt.

Bij de beschrijving van de **gezondheidseffecten** naast gezondheidsbescherming (zoals in het onderdeel leefomgevingskwaliteit) dient ook te worden ingegaan op gezondheidsbevordering en op de mogelijkheden een gezonde leefomgeving te bevorderen.

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken, aan de hand van een beoordelingskader. Het doel van deze **vergelijking** is laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken. De vergelijking moet bij voorkeur plaatsvinden op grond van kwantitatieve informatie. Betrek hierbij de doelstellingen en de grens-, streef- en omgevingswaarden van het omgevingsbeleid. Daarbij vraagt de Commissie om ook in te gaan op de gezondheidskundige advieswaarden. Voor ieder van de alternatieven en varianten moet worden aangegeven in welke mate de gestelde doelen te realiseren zijn, gebruikmakend van eenduidige en (zo veel als mogelijk) kwantificeerbare toetsingscriteria.

Antwoord

De initiatiefnemers en de bevoegde gezagen onderschrijven het advies van de Commissie mer over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie in het op te stellen plan-MER. Zij nemen het advies dan ook grotendeels over. Op enkele punten wordt het advies niet (geheel) gevolgd. Dit betreft de volgende punten:

De uitwerking van halte-/stationsvarianten vindt niet apart plaats, maar maakt (integraal) onderdeel uit van de ontwerpen van de tracés van de verschillende alternatieven en varianten. De gevolgen van een halte/station (op een specifieke locaties aan de betreffende tracé- voor de netwerkkwaliteit, worden wel bekeken. De Commissie adviseert om de WLO-scenario's van 2025 te hanteren. Echter, door de initiatiefnemers en de bevoegde gezagen is besloten dat gewerkt wordt met de WLO-scenario's die in 2024 beschikbaar zijn. Dit heeft te maken met het feit dat als er gewacht moet worden op de WLO-scenario's van 2025, het plan-MER niet tijdig kan worden afgerond ten behoeve van de besluitvorming (MIRT Voorkeursbeslissing).

Ten aanzien van klimaat- en toekomst-bestendigheid worden geen 'doorkijken' gegeven voor de specifieke termijnen van 25, 50 en 75 jaar in de tijd vooruit. Dit mede omdat de onzekerheden daarbij zo groot zijn dat deze doorkijken geen betrouwbare informatie opleveren. Er wordt wel een klimaatstresstest uitgevoerd, net als een algemene kwalitatieve doorkijk in de toekomst. Over klimaatbestendigheid van de ontwerpen wordt (waar mogelijk) rekening gehouden met de klimaatscenario's van KNMI.

Met betrekking tot het aspect geluid wordt de cumulatieve geluidsbelasting niet kwantitatief bepaald (aan de hand van berekeningen), maar kwalitatief beoordeeld. Er is namelijk geen passend akoestisch model van het plan- en studiegebied beschikbaar waarmee de optelling te berekenen is. De inspanning die het opzetten van zo'n model kost, staat niet in verhouding tot de beslisinformatie die het oplevert.

Piekniveau's worden kwalitatief beschreven in plaats van het uitvoeren van berekeningen. Dit is een aspect dat bij industrielawaai beoordeeld wordt en waarvoor normen gelden. Bij infrageluid speelt dit niet, hiervoor zijn ook geen wettelijke normen. Een piekniveau

treedt op bij bijvoorbeeld een apparaat dat in een bepaalde inrichting kortstondig een hoog geluidniveau geeft. Bij infrageluid wordt altijd getoetst aan de gemiddelde niveaus die over een etmaal in dag-, avond- en nachtperiode optreden.

Er is in deze verkenningsfase nog vrijwel niks bekend over de fasering en bouwwijze van de alternatieven. Daarom kunnen er geen nadere uitspraken worden gedaan over de te verwachten verkeersstromen als gevolg van de bouw en aanleg. Om die reden wordt mogelijke verkeershinder tijdens de bouw- en aanlegfase alleen kwalitatief en op hoofdlijnen beschouwd.

Ten aanzien van de mogelijke effecten op N2000-gebieden wordt eerst een voortoets uitgevoerd. Aan de hand van de uitkomsten wordt bepaald of een Passende Beoordeling nodig is.

Tot slot wordt ten aanzien van het onderscheid maken van effecten op ruimtegebruik naar sociaaleconomische status en nabijheid ten opzichte van het project dit benoemt waar bekend en relevant. Er vindt geen beoordeling plaats.



6. Slotbeschouwing

Met de ter inzagelegging van de ontwerp- Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) zijn diverse zienswijzen met verschillende vragen, voorstellen of meningen binnengekomen. De reacties waren constructief en opbouwend, met verschillende waardevolle suggesties voor nieuwe oplossingen of aanvullingen op bestaande oplossingen. Ook zijn diverse nieuwe onderwerpen aangedragen voor het beoordelingskader van het plan-MER, waarmee de verschillende milieueffecten nog beter in beeld kunnen worden gebracht.

De ter inzagelegging van de ontwerp-NRD speelde daarmee een belangrijke rol in het komen tot nieuwe en aangescherpte projectalternatieven die verder worden onderzocht in de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning.

6.1. Inspraak op het Plan MER en participatie

Inspraak Plan MER
In de besluitvormingsfase van de MIRT-verkenning (nu gepland in 2026) krijgen omgevingspartijen de mogelijkheid om formeel in te spreken op het ontwerp van het plan-MER. Dit speelt tegelijkertijd met de inspraak op de ontwerp-voorkeursbeslissing. Ook hierover worden omgevingspartijen inhoudelijk vroegtijdig geïnformeerd, zodat ze voorbereid hun zienswijzen kunnen inbrengen.

Participatie tijdens de MIRT-verkenning
Om de omgeving tijdig en goed te informeren en betrekken in de MIRT-verkenning worden alle stakeholders betrokken en wordt voor tijdige informatievoorziening gezorgd. Zo kunnen stakeholders een betekenisvolle bijdrage leveren en kan worden teruggekoppeld wat er met hun inbreng is gedaan. Hiervoor worden onder meer themagroepen samengesteld, waaraan iedereen die interesse heeft kan deelnemen. Denk hierbij aan thema's als stationsontwerp, tracés, duurzaamheid, en klimaatadaptie. Suggesties van omgevingspartijen voor betrokkenheid bij het ontwerpproces zijn welkom.

Ook wordt tijdens de verkenningsfase gebruik gemaakt van klankbordgroepen. Hierin nemen vertegenwoordigers deel van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen die een collectief belang vertegenwoordigen. De klankbordgroepen denken actief mee gedurende de verkenningsfase en brengen op een aantal momenten adviezen uit aan de projectorganisatie OVAH. De uitkomsten van de participatie worden vastgelegd in een "participatieverslag verkenningsfase".

Bijlage 1

Nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit zienswijzen

In de NKO zijn de aangedragen oplossingsrichtingen van een code voorzien:

- NOA: Nieuwe oplossingsrichting trein;
- NOB: Nieuwe oplossingsrichting bus, tram, metro, waarin ofwel een combinatie van modaliteiten of nieuwe stationslocaties zijn voorgesteld, en;
- NOC: Overige nieuwe oplossingsrichtingen.

De oplossingsrichtingen die zijn toegevoegd aan de shortlist zijn later opnieuw gecodeerd, als basisalternatief 'BA1' en 'BA2.2' De oplossingsrichtingen die mogelijk kansrijk zijn als aanvulling op de basisalternatieven zijn grijs gearceerd.

Tabel 2 Nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit zienswijzen*

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving Oplossingsrichting
NOB2/ BA1	BRT-netwerk Nieuw Bus Rapid Transit (BRT) netwerk via één gedeelde stamlijn uitwaaierend naar meerdere bestemmingen. Dit alternatief is een verbetering van Projectalternatief 1 uit de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).	Basisalternatief 1 BRT-netwerk biedt het vervoersconcept Bus Rapid Transit op de corridor Amsterdam – Haarlemmermeer. Het betreft Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de vorm van hoogwaardige, vaak rijdende busdiensten die met grote snelheid en betrouwbaarheid rijden over eigen busbanen en met relatief weinig haltes. De BRT-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een basislijn met vrij liggende businfrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam. Vanuit de basislijn waaieren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit, via zo veel mogelijk bestaande businfrastructuur
NOA5/ BA2.2	City Sprinter Nieuwe treinverbinding (City Sprinter) via korte extra Schipholspoortunnel, via Schiphol Noordwest. Dit alternatief is nieuw ten opzichte van de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).	Basisalternatief 2.2 City Sprinter biedt een vaak rijdende treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds). Deze ov-verbinding zit tussen een reguliere trein en de metro in, vergelijkbaar met de S-Bahn in Duitsland. Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een korte extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.
NOA1	Alternatieve spoorverbinding Hoofddorp-Weesp	Het realiseren van een alternatieve treinroute tussen station Hoofddorp en station Weesp (zonder station Schiphol).
NOA2	Ombouwen infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50 en 51) naar de afmetingen van de NS.	Het ombouwen van de infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50 en 51: Isolatorweg-Sloterdijk-De Vlugtlaan-Jan van Galenstraat-Postjesweg-Lelylaan-Heemstedestraat-Henk Sneevlietweg-Amstelveenseweg-Amsterdam Zuid) naar de afmetingen van de NS (gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven spoor en bovenleiding), waardoor het systeem in de toekomst kan uitgroeien tot een regio-/metropoolnet.

NOA3	Het realiseren van (extra) keermogelijkheden t.h.v. Leiden Centraal, Hoofddorp en Amsterdam Zuid, ongeacht de gekozen voorkeursvariant.	Het realiseren van extra keermogelijkheden op het spoor, zowel ten oosten als ten westen van Schiphol (ongeacht de gekozen voorkeursvariant). Dit betreft het toevoegen van (1) extra wisselmogelijkheden bij de stations (1) Hoofddorp, (2) Leiden Centraal en (3) extra keersporen aan beide zijden van station Amsterdam Zuid. Aanvullend denkt indiener aan twee extra zijperrons bij Hoofddorp.
NOA4	Inzetten van treinen met meer capaciteit.	Het inzetten van treinen met meer capaciteit (aantal reizigers per trein). In deze oplossingsrichting stoppen de huidige sprinters/ intercity's in Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal, waarbij reizigers vanaf deze stations met treinen met meer capaciteit richting Schiphol reizen.
NOB1	Station Badhoevedorp	Het realiseren van een ov-halte of station bij Badhoevedorp ter hoogte van het Corendon-hotel, ongeacht de uiteindelijke vervoerswijze.
NOB3	Metroboog richting Isolatorweg	Een bestaande metrovariant van de voorlopige shortlist (PA3.1, 3.2 of 3.3) ten zuiden van metrostation Henk Sneevlietweg aansluiten op de metroring richting Isolatorweg.
NOB4	Metrovariant PA3.1 aan zuidzijde A4	Het realiseren van een bovengrondse metroroute aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarna het tracé na het kruisen van de A9 en de A4 via halte Schiphol Noordwest het tracé van metrovariant PA3.1 vervolgt. Dit ten behoeve van het beperken van de (geluids)overlast bij Badhoevedorp.
NOB5	Metrovariant PA3.3 aan zuidzijde A4	Het realiseren van een bovengrondse metroroute aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarbij evenals metro-variant PA3.3 aangesloten wordt op de verlengde Noord-Zuidlijn bij het metrostation Johan Huizingalaan. Dit ten behoeve van het beperken van de (geluids)overlast bij Badhoevedorp.
NOB6	Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT	Metrovariant 3.3 van de voorlopige shortlist (PA3.3) gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest.
NOB7	Extra spoortunnel plus metro	Het realiseren van een extra spoortunnel of het uitbreiden van het aantal treinperrons op het station Schiphol Airport combineren met één van de metro-varianten. (PA3.1, 3.2 en 3.3).
NOB8	Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.1. Dit voor het beperken van ruimtegebruik en het voorkomen van overlast, waarbij de route ten opzichte van metroalternatief PA3.1 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds wordt aangelegd.
NOB9	Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.3. Dit voor het beperken van ruimtegebruik en het voorkomen van overlast, waarbij de route ten opzichte van metroalternatief PA3.3 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds wordt aangelegd. Deze route wordt gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest.
NOB10	Nieuw metrostation Anderlechtlaan	Het toevoegen van een extra metrostation bij Anderlechtlaan aan één van de metroroutes (PA3).
NOB11	Nieuw metrostation Vrijhavenplein/ Zuidzijde Schiphol	Het toevoegen van een extra metrostation bij Vrijhavenplein/ zuidzijde Schiphol aan één van de metroroutes (PA3).
NOB12	Nieuw metrostation Nieuw Sloten Centrum	Het toevoegen van een extra metrostation bij Nieuw Sloten Centrum aan één van de metroroutes. (PA3).

NOB13	Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Het verlengen van de metroroute PA3.2 of 3.3 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep.
NOB14	Schinkeltram	Het realiseren van een tramroute vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan.
NOB15	Oost-Westlijn (premetro)	Het realiseren van een premetrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, waarbij er een premetrotunnel gerealiseerd wordt tussen het Ecuplein (Amsterdam-Nieuw-West) en Schiphol.
NOB16	Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid	Het verlengen van de metro-varianten PA3.2 en 3.3 tot Hoofddorp-Zuid, waarbij een station met voorzieningen voor P+R en deelmobiliteit wordt ingericht.
NOB17	Het aan de BRT-variant toevoegen van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan	Het realiseren van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan.
NOB18	Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest	Naar aanleiding van de ingediende zienswijze door Schiphol (i.c. Royal Schiphol Group), zijn met de indiener gesprekken aangegaan om meer duidelijkheid te krijgen over de wensen en opvattingen van Schiphol. In die gesprekken heeft Schiphol (als één van de initiatiefnemers van het project OVAH) de ambitie en de noodzaak aangegeven en toegelicht van het ontwikkelen van een nieuwe terminal Noordwest. Vanuit die ambitie is NOB18 aangedragen. Dit betreft het realiseren van een metroroute langs de westzijde (i.p.v. oostzijde) van de Maximakazerne om (als alternatief op de metro-varianten PA3.1 en PA3.2) een metrostation aan zuidzijde Schiphol Noordwest mogelijk te maken. Hierdoor wordt het ook mogelijk om een extra metrostation te bouwen bij Badhoevedorp.
NOC1	Multimodale Knoop Schiphol (+)	Het (alsnog) realiseren van de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol, waarin bussen zich een niveau hoger bevinden dan het transferdomein
NOC2	Verruiming scope naar (heel) Hoofddorp	-

* In de zienswijze van ProRail is verzocht om het versneld verlengen van één van de metrovarianten tot de Amstelveenseweg als mitigatie van de transferproblematiek op Amsterdam Zuid ook te onderzoeken. Ondanks dat dit geen nieuwe oplossingsrichting betreft, is dit in de ontvankelijkheidstoets als (mogelijk) kansrijke faseringsvariant voor de metrovarianten beschouwd.

Bijlage 2:

Begrippen en afkortingen

Alternatief	Totaaloplossing voor de gestelde opgave. Voor zeef 1 wordt de term 'oplossingsrichting' gebruikt, na zeef 1 de term 'alternatief'. De Wet milieubeheer schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen.
Autonome ontwikkeling	Veranderingen die zich voordoen als niet een van de alternatieven worden gerealiseerd. Zie ook 'referentiesituatie'.
Basisalternatieven	De mogelijk kansrijke alternatieven op basis van de analytische fase (het resultaat van zeef 1.3), die worden uitgewerkt en beoordeeld in de beoordelingsfase.
Bevoegd gezag	Een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer (waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld) het besluit te nemen. Dit zijn besluiten in het kader van de Omgevingswet.
BO MIRT	Bestuurlijk overleg MIRT. Het BO MIRT is een jaarlijks gesprek tussen Rijk en Regio (provincies, gemeenten, waterschappen) om afspraken te maken over bereikbaarheid, veiligheid en de ruimtelijke inrichting van Nederland.
BRT	Bus Rapid Transit. Een ov-concept bestaande uit (een nieuwe vrijliggende bus-infrastructuur) en een bus-systeem waarmee het mogelijk wordt om in hoge frequenties dubbelgelede bussen te kunnen rijden. Het betreft hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van hoogwaardige, hoogfrequente busdiensten met grote snelheid en betrouwbaarheid over eigen busbanen en met relatief weinig haltes.
Brede welvaart	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 van die van mensen elders in de wereld.
Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer)	Een landelijke commissie met ruim 200 onafhankelijke deskundigen (niet alleen milieudeskundigen). Voor elk op te stellen milieueffectrapport wordt een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep, bestaande uit een voorzitter, secretaris en inhoudelijke deskundigen, adviseert het bevoegd gezag over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport of over de kwaliteit en volledigheid van de informatie in het opgesteld milieueffectrapport.
Crowd management en crowd control	Crowd management is onderdeel van de voorbereiding van een groot publieksevenement, gericht op het in veilige banen leiden van mensenmassa's en mensenstromen. Crowd control is een onderdeel van crowd management en wordt ingezet om te reageren op voorspelde of niet-voorspelde gedragingen van mensenmassa's. Bij verwachte grote drukte op stations worden deze instrumenten op stationslocaties ingezet voor de veiligheid van reizigers.
Effect	Gevolg van een alternatief, onderzocht in zeef 2
Indiener	Een persoon of organisatie die een zienswijze op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft ingediend.
Initiatiefnemer	Een of meerdere partijen die een plan willen opstellen of een project willen uitvoeren.
Invloedsgebied	Het invloedsgebied is het geografische gebied waarin effecten kunnen optreden.
Kansrijk alternatief	Alternatief dat in de analytische fase geselecteerd is voor nader onderzoek in de beoordelingsfase van de Verkenning

MER	Het milieueffectrapport. Hierin worden de belangrijkste milieugevolgen onderzocht van mogelijke alternatieven en varianten.
mer	De procedure van de milieueffectrapportage. Een hulpmiddel bij de besluitvorming om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport. Ook het evalueren van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld is onderdeel van de procedure.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoerregio's aan ruimtelijke projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vindt plaats binnen het MIRT.
MIRT-onderzoek	Een onderzoek waarin gebiedsgerichte of thematische opgave(n), reikwijdte en stakeholders in kaart worden gebracht wanneer deze nog onvoldoende helder zijn. Het MIRT onderzoek ZWASH (opgedeeld in 5 fasen) ging vooraf aan de MIRT-verkenning OVAH.
MIRT-verkenning	Een MIRT-verkenning is de tweede stap in het MIRT-proces, waarin onderzoek gedaan wordt om te bepalen of grote projecten op het gebied van infrastructuur, ruimte en transport uitvoerbaar zijn.
MIRT-planuitwerking (plannings- en studiefase)	Fase waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt en de planologische procedures worden doorlopen. Maatregelen worden vastgelegd om de nadelige effecten op het milieu en de natuur te verminderen. Deze fase wordt afgesloten met de Projectbeslissing, bij de bekrachtiging van het Tracébesluit. Periode tussen Voorkeursbeslissing en Projectbeslissing.
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse. Een MKBA biedt inzicht in positieve en negatieve effecten van alternatieven op de maatschappij. Het is een hulpmiddel bij de onderbouwing van keuzes zoals grote ruimtelijke projecten.
Modal shift	De term die gebruikt wordt voor een verandering van vervoerwijze, bijvoorbeeld van vervoer over de weg naar vervoer per ov of fiets.
MRA	Metropoolregio Amsterdam. De MRA is zowel de naam van de bestuurlijke samenwerking van de provincies Noord Holland, Flevoland, gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam als de naam van het grondgebied waarop de samenwerking betrekking heeft. De geografische afbakening van de MRA is weergegeven op www.metropoolregioamsterdam.nl/over-mra/.
Natura 2000-gebieden	Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Het netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992).
NGF	Nationaal Groei Fonds. Met het NGF investeert het Rijk in projecten die bijdragen aan het duurzame verdienvermogen van Nederland.
Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden. Het vormt de basis voor het Nederlandse natuurbeleid. Daarnaast is het de basis van een beleidsplan dat tot doel heeft de natuurwaarden in Nederland te stabiliseren.
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	In deze notitie staat beschreven wat er in het milieueffectrapport (MER) wordt onderzocht (reikwijdte) en hoe de onderzoeken worden uitgevoerd (detailniveau).
ov	Openbaar vervoer
Plangebied	Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een van de alternatieven, kan worden gerealiseerd.

Prognosejaar	Het toekomstjaar waarvoor de prognoses worden uitgevoerd.
Projectalternatieven en -varianten	De mogelijk kansrijke alternatieven en varianten zoals opgenomen in de ontwerp NRD (het resultaat van zeef 1.1).
Referentiesituatie	Dit is de situatie in het prognosejaar waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus projecten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvan dus verondersteld wordt dat ze in het toekomstjaar zijn gerealiseerd (de zogenaamde autonome ontwikkelingen).
SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Een programma waarin rijk en MRA-regio samenwerken aan een betere bereikbaarheid.
Startbeslissing, startdocument	De Startbeslissing is opgenomen in het Startdocument op basis waarvan op 11 november 2022 in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland besloten is tot de start van de MIRT-verkenning. (Startdocument MIRT-verkenning ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, 25 oktober 2022)
Studiegebied	Het geografische gebied waarbinnen de bereikbaarheid- en milieugevolgen worden onderzocht Dit is een groter gebied dan het plangebied. De omvang van het studiegebied kan per te onderzoeken aspect verschillen.
TBOV	Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. In de Ontwikkelagenda TBOV (2040) zijn de te nemen stappen opgenomen, zodat iedereen in Nederland snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer kan blijven reizen.
Variant	Een andere uitwerking van een onderdeel van een alternatief.
Voorkeursalternatief	Het alternatief dat na zeef 2 wordt gekozen door de bestuurders.
Voorkeursbeslissing	De beslissing van de bewindspersoon van Infrastructuur en Waterstaat om een project al dan niet op te nemen in het MIRT na de verkenningsfase. De beslissing wordt genomen op het Bestuurlijk Overleg MIRT. De beslissing kan ook inhouden dat de opgave die onderzocht is in de Verkenning niet wordt opgenomen in het MIRT. Op grond van de Omgevingswet wordt de ontwerp-Voorkeursbeslissing gepubliceerd en kunnen daarop zienswijzen worden ingediend. Dit vormt de juridische borging van de besluitvorming.
Zeef 1	De eerste selectie van veel oplossingsrichtingen naar een beperkt aantal alternatieven
Zeef 2	De tweede selectie van een beperkt aantal alternatieven naar het voorkeursalternatief.
Zienswijze	Een reactie op een document in een formele procedure. In dit specifieke geval is een zienswijze een reactie op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer.
ZWASH	MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp.

Aan dit project werken mee

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervoerregio Amsterdam

sadc

transdev
the mobility company

GVB

Schiphol Group

Gemeente Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

ProRail

KLM



Colofon

De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
is een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Royal Schiphol Group, Schiphol Area Development Company en de Nederlandse Spoorwegen.
Hierbij werken ze samen met een vijftal adviserende partijen: KLM, ProRail, GVB, Transdev en Rijkswaterstaat.

Het project wordt uitgevoerd door een onafhankelijke projectorganisatie die opereert binnen de directie Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) (voorheen Bijzondere Projecten) van de gemeente Amsterdam.

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
Documentnummer: OVAH/03886
6 februari 2025

Contactinformatie
info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl
www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl

Notitie Kansrijke Oplossings-richtingen

MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam - Haarlemmermeer



6 februari 2025

de volgende halte is de toekomst

Colofon

Toelichting: De voorliggende versie betreft de definitieve Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). De NKO bevat de trechtering van een grote hoeveelheid oplossingsrichtingen naar een beperkt aantal alternatieven (zeef 1) die in de beoordelingsfase van de verkenning nader worden uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld om tot een voorkeursalternatief te komen (zeef 2).

Dit document is vertrouwelijk en bevat inhoud die vooruitloopt op bestuurlijke besluitvorming in het eerste kwartaal van 2025. Daarna wordt deze notitie openbaar.

Opsteller(s): IB-1

Validatie en autorisatie

Document titel	Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen
Opgesteld door	IB-1
Informatie classificatie	6.8
Documentnr.	OVAH/03888
Versie document	5.0
Status	Voor bevoegde gezagen en DO
Datum	6 februari 2025

Omschrijving en toelichting versie	Datum	Versie
Vrijgegeven door kernteam	17-12-2024	4.0
Besproken in ACO	30-01-2025	5.0
Vastgesteld door DO	14-02-2025	p.m.
Bekrachtigd door BO	13-03-2025	p.m.

	Gecontroleerd door	Vrijgegeven door	Vastgesteld door
Naam	Arnoud Mouwen	Pieter-Jan Jongen	Directeurenoverleg OVAH (Namens deze: Jan Smit)
Functie	Manager Integrale Planproducten	Hoofd Middelen/ Financieel Directeur UIE	Ambtelijk opdrachtgever VRA
Handtekening	Valid Signed door Arnoud Mouwen op 05-02-2025	Valid Signed door Pieter-Jan Jongen op 06-02-2025	

Samenvatting

Aanleiding MIRT-verkenning

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wonen ruim 2,4 miljoen mensen. De regio trekt veel mensen en bedrijven aan, waardoor de regionale en nationale economie groeit. Ook ligt er een enorme woningbouwopgave in het gebied van de MRA, die de druk op het mobiliteitssysteem verhoogt. Kortom, de ruimtelijke en sociaaleconomische druk is hier hoog. Deze groei is niet te faciliteren met het bestaande ov-systeem. Dit leidt tot een slechtere bereikbaarheid. Niet alleen van de MRA zelf – maar ook tussen de MRA en Rotterdam/Den Haag, Utrecht en internationale treinbestemmingen.

In het ov-systeem is de Schipholspoortunnel met zijn centrale ligging en beperkte capaciteit een 'flessenhals' (bottleneck). Deze tunnel belemmert daarmee nationale en internationale ambities van het spoornetwerk. Bovendien is de drukte op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid nu al hoog. Tijdens de spits kan de druk op de transferfaciliteiten (onder meer perrons en stijgpunten) zo hoog worden dat de veiligheid (soms) in het gedrang komt. Zonder aanpassingen aan het ov-systeem is de verwachting dat in de toekomst geregeld crowd-management nodig is om de veiligheid op de perrons en de stijgpunten te verzekeren en bestaat de kans dat treinperronnen soms (tijdelijk) moeten worden afgesloten.

Het is een uitdaging om in deze dynamiek een duurzaam en aantrekkelijk woon-, leef- en vestigingsklimaat voor de toekomst (2040) te behouden. Voor duurzame gebiedsontwikkeling, is het verminderen van het aantal korte-afstandsvluchten vanaf en naar Schiphol daarnaast wenselijk. Met een goed ov-systeem wordt de positie van het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp als internationale entree van Nederland versterkt.

Doelstelling MIRT-verkenning

De MIRT Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH) moet leiden tot één voorkeursalternatief voor het ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Hiervoor zijn vier doelen geformuleerd:

1. het oplossen van capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel en daarmee het landelijk spoornetwerk volgens het OV-toekomstbeeld 2040 mogelijk maken;
2. het verminderen van transferproblematiek in de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid;
3. het verbeteren van ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties;
4. het intensiveren van internationaal treinverkeer.

Resultaat analytische fase MIRT-verkenning

De Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) presenteert de resultaten van de analytische fase van de MIRT-verkenning OVAH (ook wel 'zeef 1' genoemd). In het MIRT-onderzoek 'ZWASH fase 5', afgesloten met de Startbeslissing voor de Verkenning, zijn reeds vijf (mogelijk) kansrijke projectalternatieven- en varianten geïdentificeerd. Deze zijn beschreven in het Startdocument voor de MIRT-verkenning OVAH. In de Verkenning zijn via inspraak zienswijzen op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau Plan-MER Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (ontwerp-NRD) ingebracht. Dit is gedaan door overheidsinstanties, buurt- en bewonersverenigingen, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren. In deze zienswijzen zijn nieuwe oplossingsrichtingen aangedragen.

Zowel de projectalternatieven -en varianten uit het MIRT-onderzoek als de aangedragen nieuwe oplossingsrichtingen uit het zienswijzeproces zijn vervolgens getoetst op kansrijkheid en afgewogen. Daarvoor is een kwalitatief toetsingskader gehanteerd, waarin getoetst is op de criteria 'Doelbereik', 'Onoverkomelijke belemmeringen' en 'Investeringskosten'. Ten opzichte van het MIRT-onderzoek is hierbij ook het subcriterium 'Bijdrage aan ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties' getoetst, aangezien dat ook één van de doelen is. Het toetsingskader voor de toetsing op kansrijkheid van oplossingsrichtingen is weergegeven in tabel 0.1.

Tabel 0.1. Toetsingskader toetsing op kansrijkheid oplossingsrichtingen

Criterium	Aspect
Doelbereik	1. Oplossen capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel 2. Verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid 3. Intensivering internationaal treinverkeer 4. Bijdrage ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties Daarnaast knelpunt niet verplaatsen en uiterlijk rond 2040 gerealiseerd
Onoverkomelijke belemmeringen	Technische of juridische showstoppers
Investeringskosten	Als de kosten van de maatregel fors hoger zijn dan het beoogd budget (bandbreedte + 50%) voor de meest waarschijnlijke oplossing, zijnde 3 miljard euro, valt de mogelijke oplossingsrichting af

De oplossingsrichtingen, die na de toepassing van zeef 1 (mogelijk) kansrijk worden geacht, zijn onderstaande alternatieven. Deze alternatieven worden aangeduid als basisalternatieven (BA). In de processtappen die volgen worden de basisalternatieven mogelijk nog aangevuld of aangepast met optimalisaties. Het betreft de volgende basisalternatieven:

- **BA1 – BRT-Netwerk:** Nieuw Bus Rapid Transit (BRT) netwerk via één gedeelde stamlijn uitwaaierend naar meerdere bestemmingen.
- **BA2.1 – Airport Sprinter Plus:** Nieuwe treininfrastructuur voor een hoogfrequente verbinding met Airport Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum.
- **BA2.2 – City Sprinter:** Nieuwe treininfrastructuur voor een hoogfrequente verbinding met City Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds).
- **BA3.1 – Metro tot Schiphol:** Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds).
- **BA3.2 – Metro tot Hoofddorp:** Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp.

Deze basisalternatieven worden in de beoordelingsfase nader uitgewerkt en beoordeeld ten aanzien van doelbereik, milieueffecten, kosten en maatschappelijke kosten en baten. Ook wordt op basis van participatie een beeld verkregen van het draagvlak. Op de volgende bladzijden zijn de vijf basisalternatieven beknopt beschreven.

Naast de basisalternatieven is er vanuit de ingediende zienswijzen een aantal mogelijk kansrijke aanvullingen en/of aanpassingen op de kansrijke oplossingsrichtingen naar voren gekomen, zoals een verlenging van het tracé of een extra station. Deze aanpassingen en/of aanvullingen betreffen mogelijke optimalisaties die de basisalternatieven als principeoplossing niet veranderen. In de beoordelingsfase van de Verkenning wordt een beperkte doorkijk gemaakt om te onderzoeken hoe de basisalternatieven zich verhouden tot deze mogelijke aanvullingen/aanpassingen en hoe de basisalternatieven zich verhouden tot zogenaamde wat-als-scenario's (scenario's die ervan uitgaan dat de toekomstige situatie anders is dan nu verondersteld). Bij wat-als-scenario's kan bijvoorbeeld gedacht worden aan onzekere en ingrijpende (raakvlak)ontwikkelingen in de omgeving, zoals een mogelijke ontwikkeling van terminal noordwest op Schiphol of het door onvoorziene omstandigheden niet of later dan beoogd realiseren van het derde perron op station Amsterdam Zuid. Met de beperkte doorkijk in de beoordelingsfase is te bepalen of de aanvullingen/aanpassingen of wat-als-scenario's tot wezenlijk andere effecten leiden. Hiervoor worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd in de vorm van korte kwalitatieve passages in het plan-MER. In de besluitvormingsfase volgt waar nodig additionele beslisinformatie in de vorm van robuustheidsanalyses voor wat-als-scenario's.

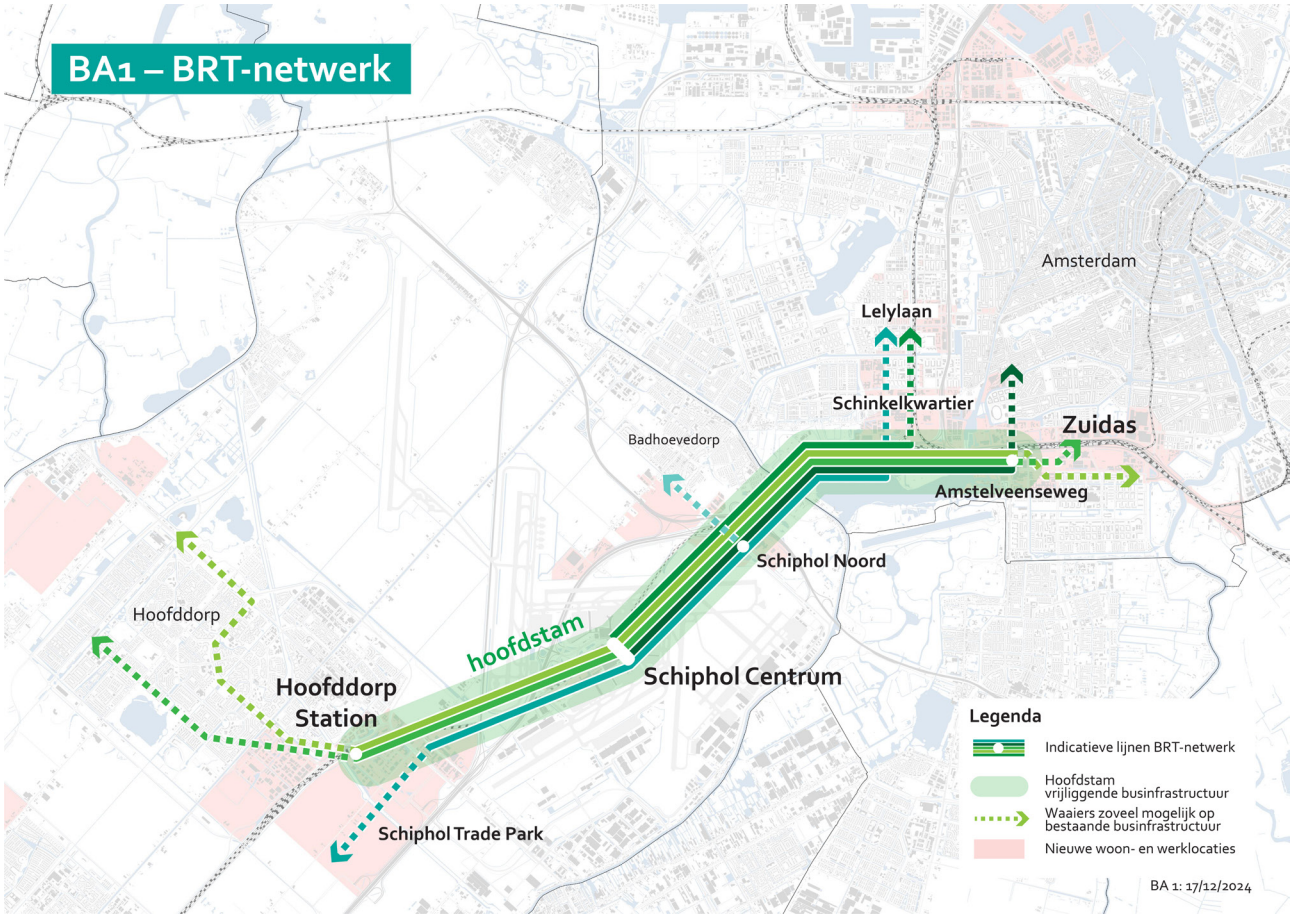
Beschrijving basisalternatieven

BA1 – BRT-netwerk:
Nieuw Bus Rapid Transit (BRT) netwerk via één gedeelde stamlijn uitwaaierend naar meerdere bestemmingen.

Basisalternatief 1 BRT-netwerk biedt het vervoersconcept Bus Rapid Transit op de corridor Amsterdam – Haarlemmermeer. Het betreft hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de vorm van hoogwaardige, hoogfrequente busdiensten die met grote snelheid en betrouwbaarheid rijden over eigen busbanen en met relatief weinig haltes. De BRT-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een stamlijn met vrijliggende businfrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam. Vanuit de hoofdstam waaieren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit, zoveel mogelijk via bestaande businfrastructuur.

Inzet is dat het BRT-netwerk het mogelijk maakt dat Sprinters niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.

In figuur 0.1 is het basisalternatief BRT-netwerk schematisch gevisualiseerd. De verkeerskundige analyse en het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kunnen nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit alternatief is een optimalisatie van Projectalternatief 1 uit de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



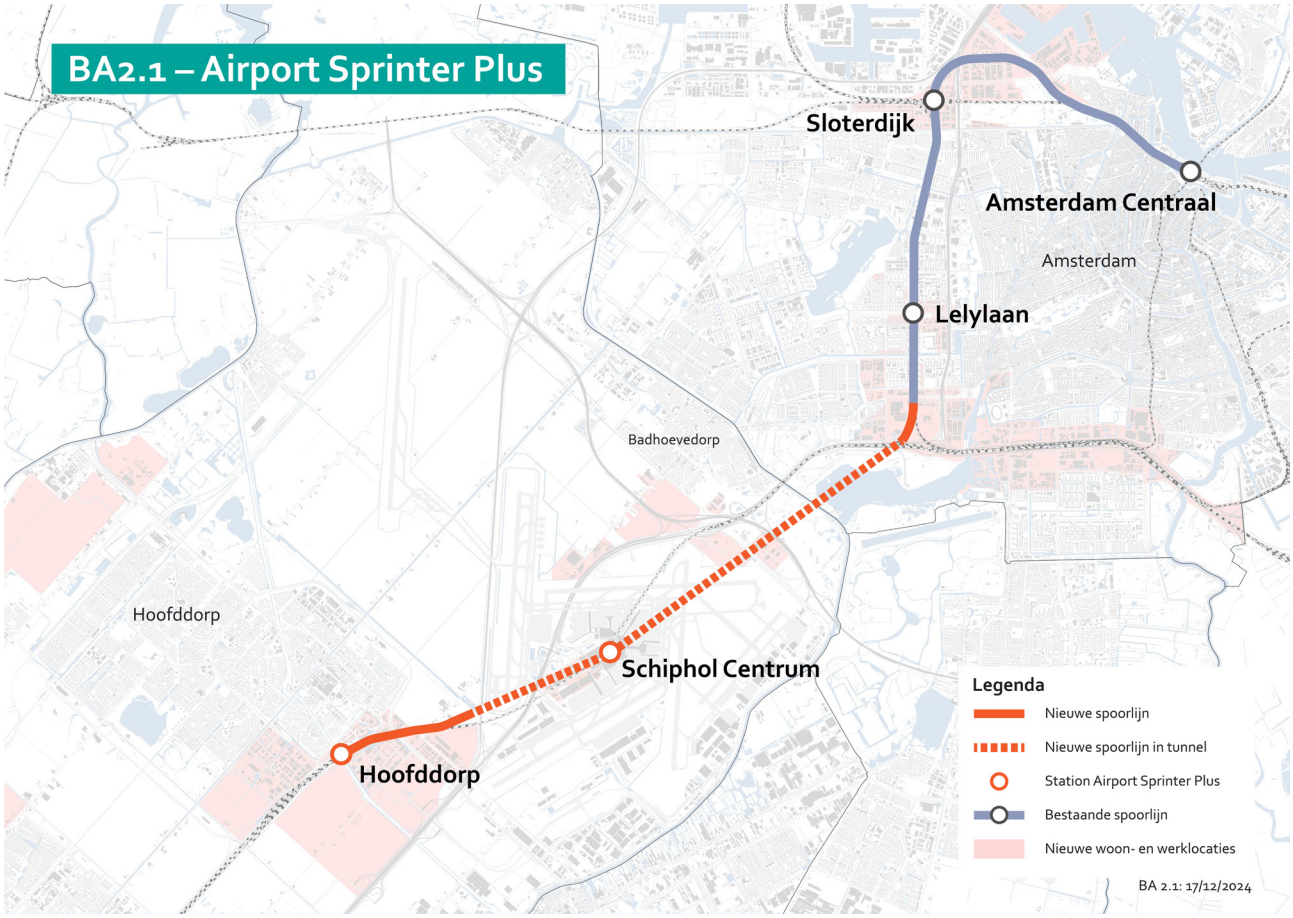
Figuur 0.1. Vertrekpunt basisalternatief 1 - BRT-netwerk

BA2.1 – Airport Sprinter Plus:
Nieuwe treininfrastructuur voor een hoogfrequente verbinding met Airport Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum.

Basisalternatief 2.1 Airport Sprinter Plus biedt een snelle, hoogfrequente treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. Het betreft de doorontwikkeling van de Airport Sprinter die met de ingang van de dienstregeling 2025 is gaan rijden. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station, bij Schiphol Centrum. Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een lange extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.

Inzet is dat de Airport Sprinter Plus het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden. De treinen richting Zaandam (en verder) maken ook gebruik van de nieuwe treintunnel en rijden dan dus ook niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel.

In figuur 0.2 is het basisalternatief Airport Sprinter Plus gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 2 uit de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



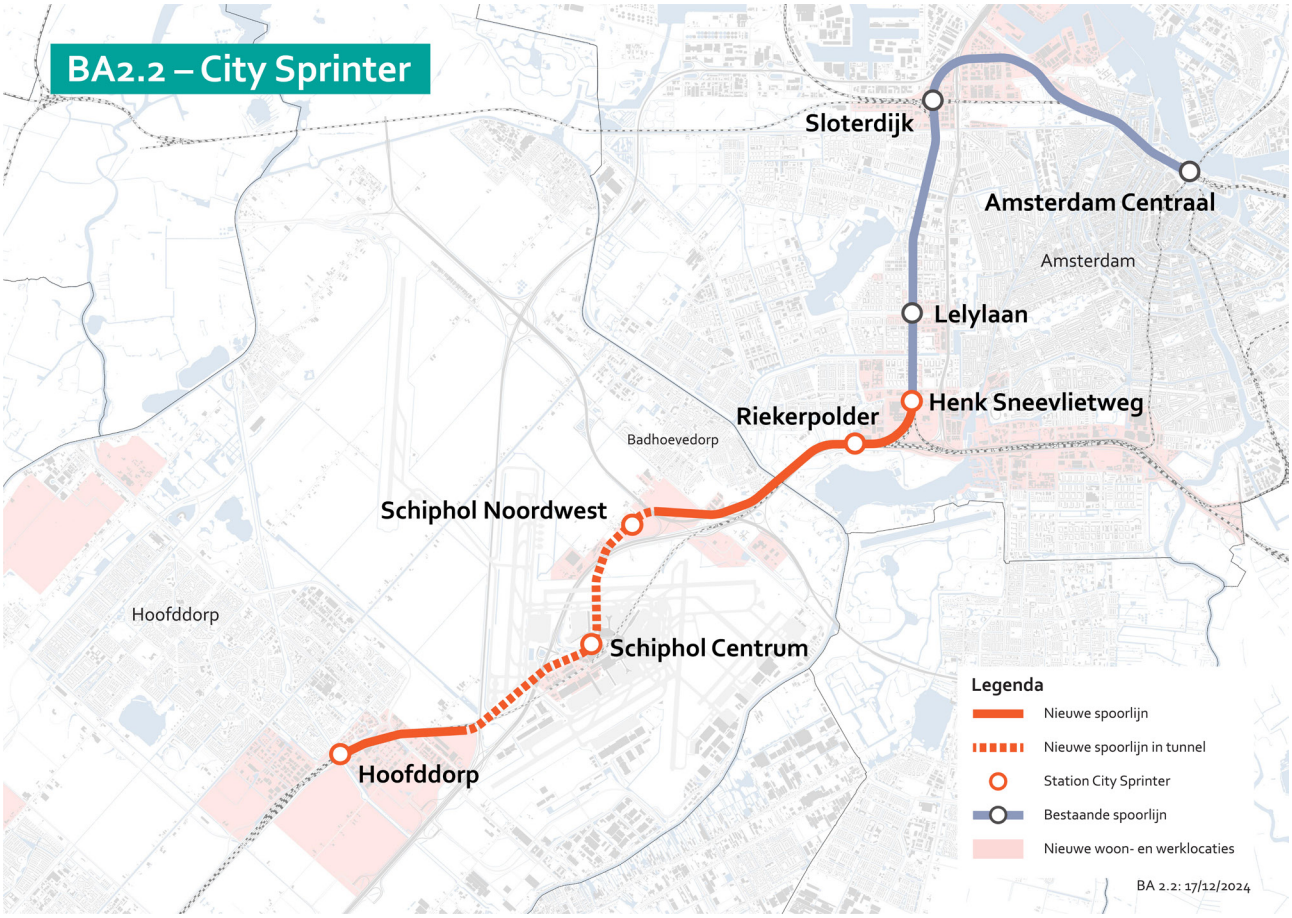
Figuur 0.2. Vertrekpunt basisalternatief 2.1 – Airport Sprinter Plus

BA2.2 – City Sprinter:
Nieuwe treininfrastructuur voor een hoogfrequente verbinding met City Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds).

Basisalternatief 2.2 City Sprinter biedt een hoogfrequente treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds). Dit ov-concept zit tussen een reguliere trein en de metro in, vergelijkbaar met de S-Bahn in Duitsland. Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een korte extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.

Inzet is dat de City Sprinter het mogelijk maakt dat de Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden, maar door de nieuwe tunnel.

In figuur 0.3 is basisalternatief City Sprinter gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit alternatief is nieuw ten opzichte van de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



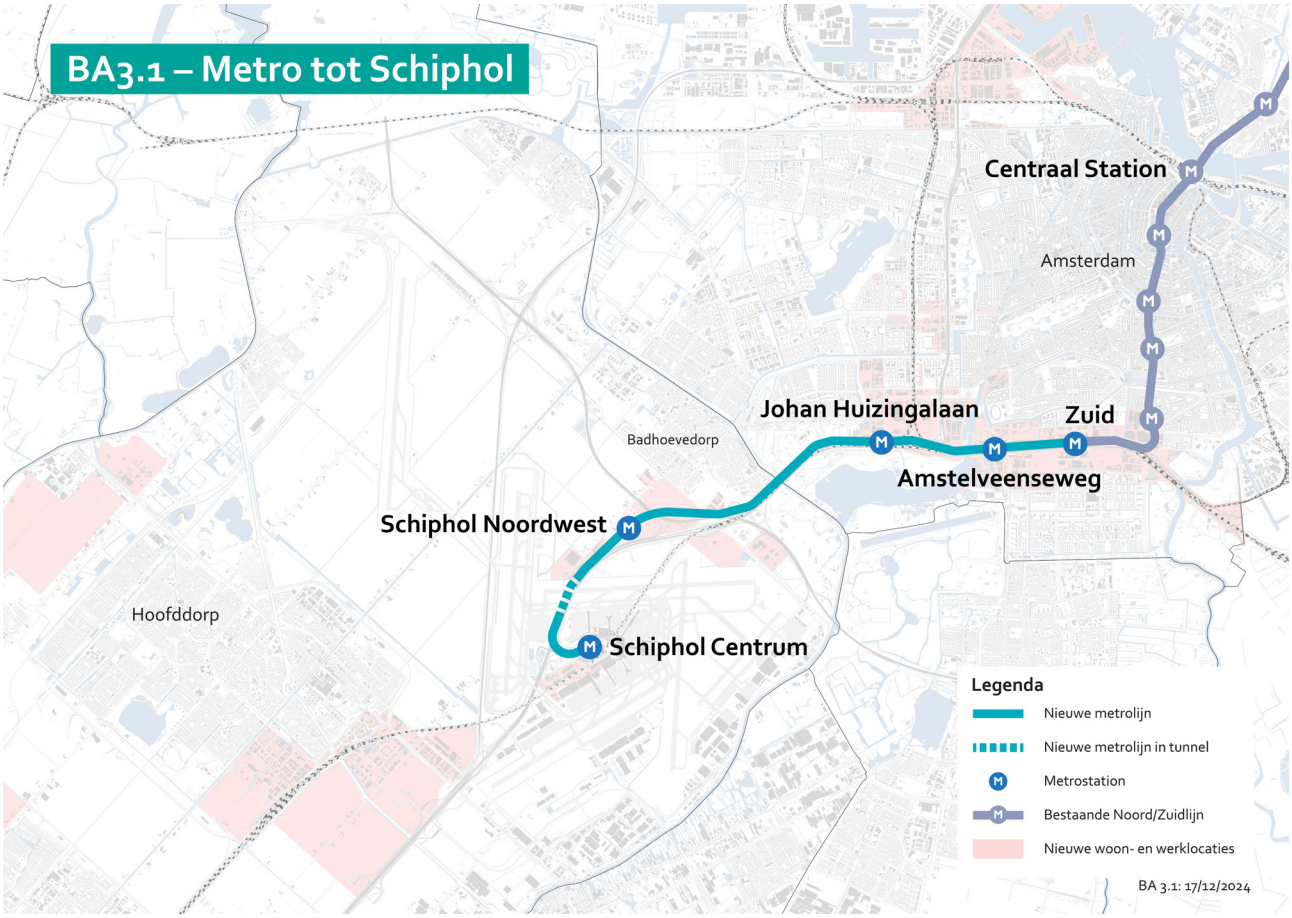
Figuur 0.3. Vertrekpunt basisalternatief 2.2 – City Sprinter

BA3.1 – Metro tot Schiphol:
Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds).

Basisalternatief 3.1 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar Schiphol via een grotendeels bovengronds tracé. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro binnen het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid (ten noorden van de A4) via een korte metrotunnel onder Schiphol naar een nieuw bovengronds station op Schiphol Centrum.

Inzet is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.

In figuur 0.4 is basisalternatief 3.1 gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.1 uit de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



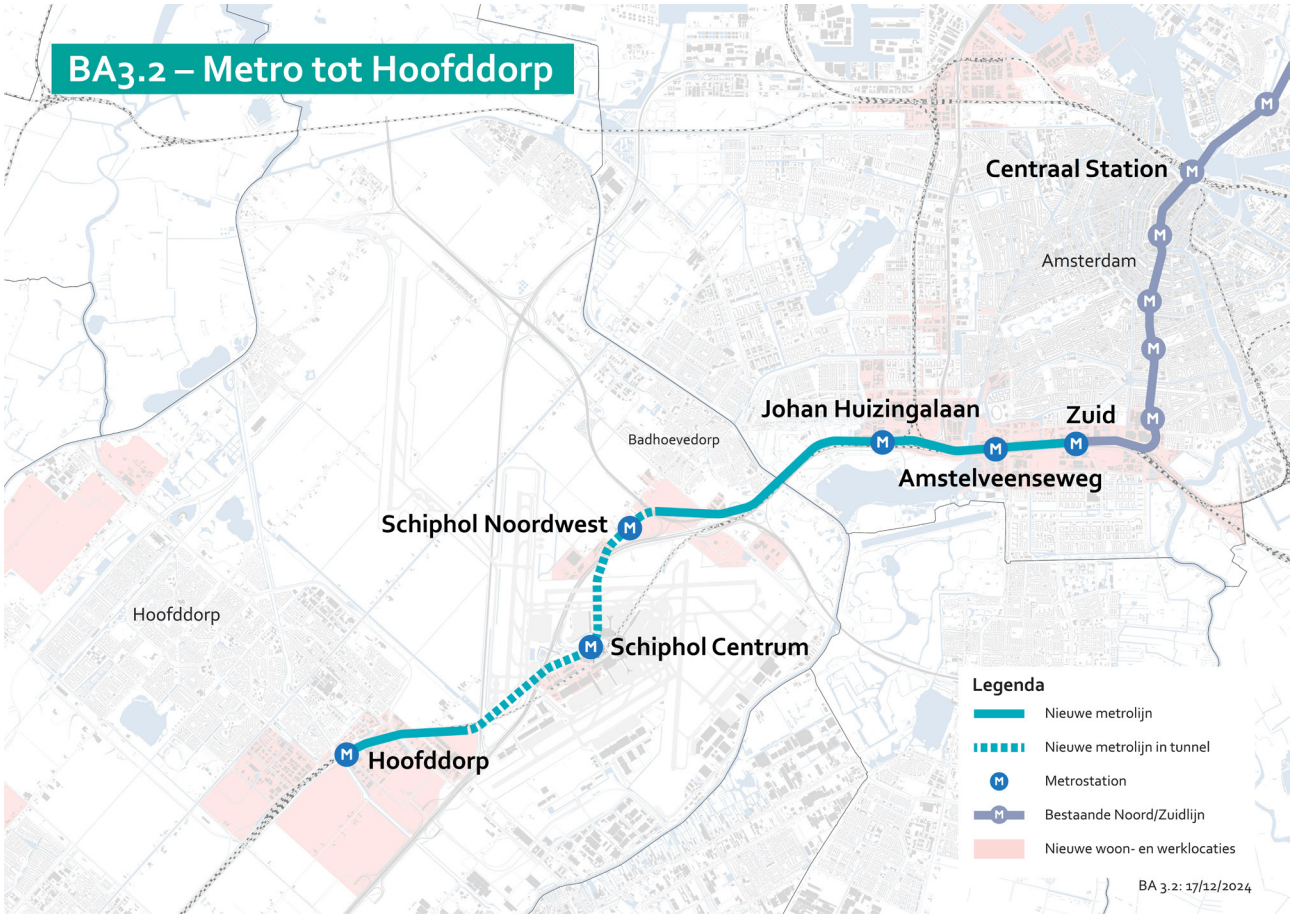
Figuur 0.4. Vertrekpunt basisalternatief 3.1 - Metro tot Schiphol

BA3.2 – Metro tot Hoofddorp:
Verlenging Noord-Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp.

Basisalternatief 3.2 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar station Hoofddorp. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro in het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest, Schiphol Centrum en station Hoofddorp. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid (ten noorden van de A4) via een lange metrotunnel onder Schiphol en nieuwe ondergronds stations bij Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum naar station Hoofddorp.

Inzet is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schiphol-spoortunnel hoeven te rijden.

In figuur 0.5 is het basisalternatief 3.2 gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.2 uit de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



Figuur 0.5. Vertrekpunt basisalternatief 3.2 - Metro tot Hoofddorp

Inhoudsopgave

1 Inleiding 13
1.1 Aanleiding en doel MIRT-verkenning OVAH 13
1.2 MIRT-verkenning 14
1.3 Probleem- en doelstellingen 15
1.4 Doel Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen 18
1.5 Leeswijzer 19

2 Resultaat vorige fase (zeef 1.1) 21
2.1 MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) 21
2.2 Toetsingskader vorige fase 21
2.3 Onderzochte en beoordeelde maatregelen 23
2.4 Kansrijke projectalternatieven vorige fase 26

3 Toets voorlopige shortlist op extra criterium (eerste deel zeef 1.2) 28
3.1 Aanleiding tot extra toetsingscriterium 28
3.2 Nieuwe woon- en werklocaties 29
3.3 Operationalisering criterium
'Bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties' 31
3.4 Resultaten 34
3.5 Conclusie toets voorlopige shortlist op extra 35

4 Toets nieuwe oplossings-richtingen uit zienswijzen (tweede deel zeef 1.2) 36
4.1 Aanleiding en proces nieuwe oplossingsrichtingen 36
4.2 Toetsingskader nieuwe oplossingsrichtingen 40
4.3 Resultaten 41
4.4 Conclusie toetsing oplossingen uit zienswijzen 49

5 Totstandkoming Basisalternatieven (zeef 1.3) 50
5.1 Toepassing en resultaten zeef 1.3 52
5.1.1 Zeef 1.3a – mogelijk kansrijke alternatieven 52
5.1.1 Zeef 1.3b – mogelijk kansrijke aanvullingen/aanpassingen 54
5.2 Beschrijving basisalternatieven 57
5.2.1 Basisalternatief 1: BRT-netwerk 59
5.2.2 Basisalternatief 2.1: Airport Sprinter Plus 60
5.2.3 Basisalternatief 2.2 City Sprinter 61
5.2.4 Basisalternatief 3.1: Metro tot Schiphol 62
5.2.5 Basisalternatief 3.2: Metro tot Hoofddorp 63
5.3 Gevoeligheidsanalyses 64

6 Vervolg 65

Bijlage 1 - Afkortingen- en begrippenlijst 67

Bijlage 2 - Beschrijving projecthistorie 71

Bijlage 3 - Projectalternatieven ZWASH fase 5 72

Bijlage 4 - Onderbouwing beoordeling voorlopige shortlist ontwerp NRD op bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties 73

Bijlage 5 - Factsheets Toetsing Projectalternatieven voorlopige shortlist (PA) 80

Bijlage 6 - Factsheets Toetsing Nieuwe Oplossingsrichtingen (NO) 81

Bijlage 7 - Onderbouwing Beoordeling Nieuwe Oplossingsrichtingen op criterium 'Bijdrage aan ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties' 82

Aan dit project werken mee 110



1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel MIRT-verkenning OVAH

Op 11 november 2022 is in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Noordwest Nederland de Startbeslissing genomen om een Verkenning te starten naar de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH). In het Startdocument voor de Verkenning is de context van de Verkenning als volgt beschreven:

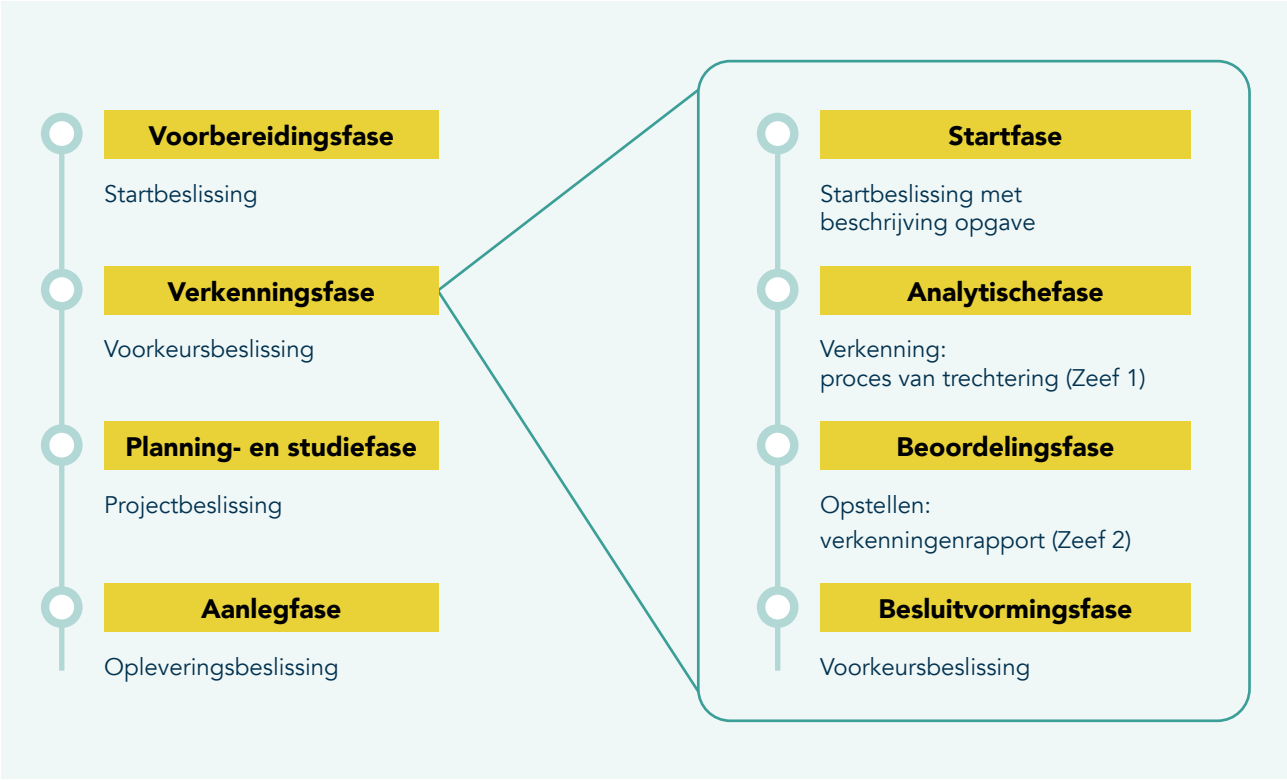
"De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Er wonen ruim 2,4 miljoen mensen. De druk op de regio is hoog en er worden er nog steeds veel mensen en bedrijven aangetrokken, waardoor de economie groeit. Dit leidt tot bereikbaarheidsknelpunten. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (achtergrondrapport Spoor en BTM, Rijksoverheid.nl). blijkt dat er in de verschillende corridors die door de Schipholspoortunnel lopen knelpunten zijn, die in de toekomst groter zullen worden. Bovendien is de druk op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid hoog, waardoor tot de coronapandemie dagelijks crowd management werd toegepast om de veiligheid te borgen. Daarbij ligt er een enorme woningbouwopgave in het gebied. Zo wordt er in de afspraken tussen Rijk en regio van uitgegaan dat er ten opzichte van nu in 2050 ruim 325.000 woningen moeten zijn bijgebouwd (MRA Verstedelijkingsconcept 2050, november 2021). Deze extra verstedelijking verhoogt de druk op het mobiliteitssysteem verder terwijl de wegen en het openbaar vervoer nu al tegen hun grenzen aanlopen. De uitdaging voor de toekomst is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden. De zuidwestkant van Amsterdam – het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp – biedt kansen om uit te groeien tot de internationale entree van Nederland. Een internationaal georiënteerde en toekomstbestendige ontwikkeling van dit gebied – met een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen en groen – is hierbij van belang."

Het doel van de Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is te komen tot één voorkeursalternatief voor het ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam.

1.2 MIRT-verkenning

Het project OVAH heeft de status van een MIRT-verkenning. Dat betekent dat het project onderdeel is van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van de Rijksoverheid. Met dit programma verbetert het Rijk de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. Het project OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH) is erop gericht om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de toekomst zoveel mogelijk te garanderen, gezien de ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw, werklocaties, economie en de daarmee gepaard gaande vervoersbewegingen.

MIRT-projecten doorlopen een vaste procedure met de volgende fases: de onderzoekfase, verkenningsfase, planning- en studiefase (ook wel voorbereidingsfase genoemd), aanlegfase (realisatie) en beheer. Het MIRT-onderzoek voor dit project vond plaats onder de projectnaam 'ZWASH' (Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp). Deze fase is afgerond met onderzoeksfase ZWASH 5 (hierna 'ZWASH fase 5'). Momenteel zit het project in de tweede stap; de verkenningsfase. Binnen deze fase worden op zichzelf weer vier fasen onderscheiden: de start, analyse, beoordeling en besluitvorming. Het doel van de MIRT-verkenning is het onderbouwen en faciliteren van de MIRT-voorkeursbeslissing en de juridische borging daarvan in het kader van de Omgevingswet. Dit gebeurt door vanuit een helder geformuleerde probleemstelling te trechteren van een longlist aan oplossingsrichtingen, via een shortlist van kansrijke projectalternatieven naar één voorkeursalternatief. Als wordt voldaan aan alle voorwaarden van de Voorkeursbeslissing, wordt besloten of de volgende stap van het project wordt gezet: de planning- en studiefase. Figuur 1.1 geeft de fasen binnen een MIRT-project en een MIRT-verkenning weer. Binnen de MIRT-verkenning markeert de voorliggende notitie de afronding van de analytische fase.



Figuur 1.1. De fasen van een MIRT-project (links) en een gedetailleerder beeld van de verkenningsfase (rechts). [Gebaseerd op Spelregels van het MIRT, 2022]

1.3 Probleem- en doelstellingen

Probleemstelling MIRT-verkenning OVAH
Voor de MIRT-verkenning OVAH zijn in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5, voorafgaand aan deze Verkenning, zie paragraaf 2.1) de onderstaande vier (toekomstige) problemen voor het ov in de MRA geïdentificeerd. De probleemanalyse wordt tijdens de beoordelingsfase geactualiseerd op basis van dan beschikbare informatie.

Probleem 1: capaciteitsknelpunt Schipholspoortunnel

Door de Schipholspoortunnel reizen dagelijks 261.000 reizigers (2019). De Schipholspoortunnel heeft momenteel vier sporen waarop nu maximaal 26 treinen per uur per richting kunnen rijden. Daarmee is de Schipholspoortunnel één van de drukst bereden trajecten in Nederland. De Schipholspoortunnel fungeert met zijn centrale ligging en beperkte capaciteit als 'flessenhals' in het geïntegreerde ov-systeem en belemmert hiermee nationale en internationale ambities voor het spoornetwerk (zie **https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/19/bijlage-2-situatieschets-herijking-tbov**).

Het capaciteitsprobleem kort samengevat: de treinen die nodig zijn om de vervoersbehoefte van de toekomst (2040) en de ambities te faciliteren, passen niet op het bestaande spoor en de treinen zijn op piekmomenten te vol. Concreet betekent dit probleem voor reizigers dat:

- zij in bepaalde treinen (zowel in de richting van/naar Schiphol of Amsterdam Zuid als tussen Leiden en Schiphol en Utrecht en Amsterdam) in de spits langer dan 15 minuten moeten staan;
- zij geconfronteerd worden met lange(re) en onbetrouwbare reistijden van en naar Amsterdam, Schiphol en verder.

Als gevolg van het capaciteitsprobleem en met behoud van de nationale ambitie kan het aantal internationale treinen zonder maatregelen nauwelijks worden verhoogd. Hierdoor kan de vervoerpotentie én de ambitie om tot substitutie van vliegtuig naar trein te komen niet worden gerealiseerd.

Probleem 2: transferproblematiek treinstations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid

Samenhangend met het capaciteitsknelpunt in de Schipholspoortunnel vormen transferknelpunten[1] op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid in de toekomst een belangrijke opgave. Ook met de stationsuitbreidingen die in het kader van het project Zuidasdok op station Amsterdam Zuid worden gerealiseerd. Gedurende het drukste deel van de spits kan dan de druk op de transferfaciliteiten (onder meer perrons en stijgpunten) dermate hoog worden, dat de veiligheid (soms) in het gedrang komt.

Momenteel worden in het kader van het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS) op station Schiphol Airport maatregelen gerealiseerd om de problemen op de middellange termijn op te lossen. Met de verwachte toename van het aantal treinreizigers op de lange(re) termijn, neemt de druk op de transferfaciliteiten verder toe. Daarbij laten eerdere prognoses zien dat op 'zeer drukke dagen' het station Schiphol Airport de hoeveelheid reizigers niet aankan. Dit betekent dat in de toekomst – ondanks de MKS-maatregelen – de kans bestaat dat de perrontoegangen op Schiphol Plaza om veiligheidsredenen soms tijdelijk moeten worden afgesloten, wat in langere reistijd en minder comfort voor reizigers resulteert. Concreet betekent dit probleem voor reizigers dat:

- zij in (potentieel) onveilige situaties terecht kunnen komen door drukte bij het in- en uitstappen op perrons en bij het samenkomen op de roltrappen en stijgpunten;
- zij geconfronteerd worden met langere overstap- en wachttijden en/of vertragingen;
- er een toenemende kans bestaat dat de toegang tot de perrons van het treinstation Schiphol Airport wordt afgesloten;
- de druk op de transferfaciliteiten negatief kan doorwerken op de logistiek van de luchthaven Schiphol, waardoor zij hun vlucht of ov-aansluiting missen.

Probleem 3: stagnatie stedelijke knooppuntontwikkeling

In Nederland moeten binnen een termijn van 20 jaar ruim 1 miljoen nieuwe woningen worden gebouwd (zie Kamerbrief over provinciale woningbouwafspraken 2022-2030, oktober 2022).

[1] Knelpunten in de afwikkeling van reizigers op de perrons, stijgpunten en in en rond het station.

De MRA neemt daarvan circa 1/3e deel voor zijn rekening. Belangrijke woonlocaties binnen de MRA zijn onder andere de Zuidas, het Schinkelkwartier en Hoofddorp stationsomgeving. De aantrekkelijkheid voor woningbouw en bedrijven in deze gebieden hangt voor een groot deel samen met hun ov-bereikbaarheidspotentie.

Zoals uit probleem 1 en 2 blijkt, staat de ov-bereikbaarheid onder druk en zal deze op lange(re) termijn een groot probleem vormen. Een samenhangend risico is dat een deel van de woningplannen niet of minder snel gerealiseerd zal worden indien de ov-bereikbaarheid niet verbetert, waardoor de stedelijke knooppuntontwikkeling stagneert.

Probleem 4: weinig alternatieven voor korte-afstandsvluchten

In de actieagenda 'Air-rail' (zie 2e Kamerstuk 20-11-2020) zijn ambities opgenomen om alternatieven te bieden voor korte- en middellange afstandsvluchten (tot circa 700 km) van en naar Schiphol Airport. Het gaat dan in eerste instantie over de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Maar ook vluchten naar andere bestemmingen binnen deze range komen in aanmerking. De trein kan een goed alternatief zijn voor deze vluchten, maar dan is voldoende capaciteit op het spoor nodig en moeten reistijden per trein en ticketprijzen concurrerend zijn aan die van het vliegtuig (zie: **https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/12/01/bijlage-2-onderzoek-prorail-internationaal-reizigersvervoer-geredigeerd**). Zonder het vergroten van de capaciteit van de Schipholtunnel is in de toekomst slechts beperkte groei van treinverkeer mogelijk.

In het Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstuknummer 23546, nr. 746 van 29 januari 2021) staan ambities voor het aantal nationale en internationale treinen. De ambitie is om meer internationale treinen te rijden. Zonder maatregelen voor de Schipholspoortunnel en met behoud van de nationale ambities kunnen deze internationale ambities niet worden ingevuld.

Doelstelling MIRT-verkenning OVAH

Het hoofddoel van de MIRT-verkenning OVAH is om te komen tot één voorkeur voor een ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam, die een oplossing biedt voor de hierboven genoemde problemen. Deze doelstelling is ondergebracht in vier (sub)doelstellingen:

Doelstelling 1: oplossen capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel en daarmee het landelijk spoornetwerk conform OV-toekomstbeeld 2040 mogelijk maken

De spoorsector werkt momenteel hard aan de invoering van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Dit houdt in dat op de drukste corridors iedere tien minuten een trein rijdt (de zogeheten 6Basis dienstregeling). Hiermee wordt een eerste stap gezet op weg naar het spoorboekloos rijden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de twaalf provincies, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de spoorpartijen zetten in het Toekomstbeeld OV (Kamerstuknummer 23546, nr. 746) de ambities neer op het verder ontwikkelen van spoorboekloos rijden. Hiermee kan ook de toekomstige vervoersvraag worden opgevangen en ambities worden ingevuld.

De hierbij behorende Ontwikkelagenda TBOV (2021) wordt landelijk breed gedragen en maakt uitbreiding van de capaciteit in de Schipholspoortunnel noodzakelijk. Om in de toekomst voldoende capaciteit op het spoor te kunnen bieden is in het TBOV (zie figuur 1.2) een robuuste basis gedefinieerd in twee stappen: Stap 1 is een overstap naar een landelijke dienstregeling op basis van 7,5 minuut interval waarvoor een landelijke fictieve dienstregeling is opgesteld (doorgroeireferentie). De OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer wordt beschouwd als noodzakelijke bouwsteen ('robuuste basis stap 2') voor de ambities van het verder ontwikkelen van spoorboekloos rijden, samen met keuzes voor de goederenroutering naar Noordoost-Europa.



Bron: Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040

Figuur 1.2. Robuuste Basis in Toekomstbeeld OV 2040

Doelstelling 2: verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid

Samenhangend met bovenstaand capaciteitsknelpunt, dient het transferknelpunt op de treinstations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid verholpen te worden. Het doel van de Verkenning OVAH is het voorkomen van wachttijden bij stijgpunten en het afsluiten van perrons op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. Hiermee wordt de noodzaak voor de inzet van crowd-control en reistijdverlies als gevolg van transferproblematiek omlaag gebracht, terwijl het reiscomfort wordt verhoogd. Dit maakt het ov-gebruik aantrekkelijker voor de reiziger.

Doelstelling 3: verbeteren ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties

Het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp leent zich vanwege de unieke ligging en grote economische dynamiek uitstekend voor het accommoderen van een deel van de verstedelijkingsopgave voor de MRA. Hierbij wordt (tot 2050) uitgegaan van de bouw van 325.000 woningen en het toevoegen van 270.000 banen. Het verstedelijkingsconcept van de MRA zet in op de realisatie van een groot deel van de geplande woningen en werklocaties in bestaand stedelijk gebied, vlakbij ov-knooppunten. Een belangrijk deel van de landelijke woningbouwopgave kan in het plangebied worden gerealiseerd in de nabijheid van ov-verbindingen.

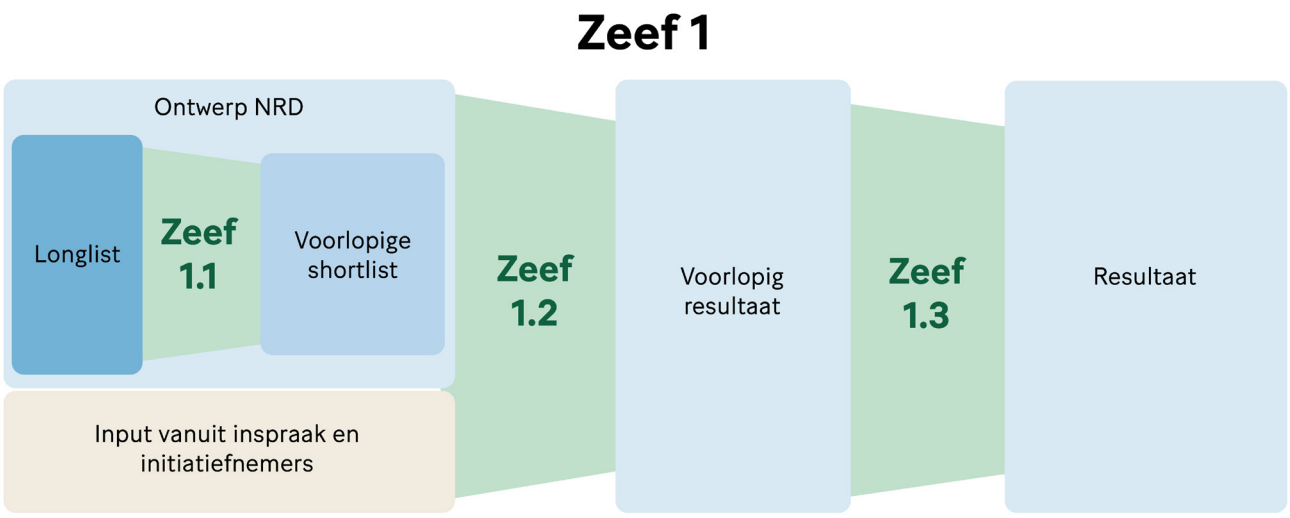
Het aanpakken van het knelpunt Schipholspoortunnel is dan ook van cruciaal belang voor het realiseren van de ambities voor de verstedelijking in de MRA. Het investeren in de ov-bereikbaarheid van de corridor tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp wordt gezien als van cruciaal belang voor het realiseren van een internationaal onderscheidend vestigingsmilieu. Daarmee versterkt uitstekend ov de economische concurrentiekracht van Nederland. Positieve spin-off effecten op het BBP zijn te verwachten gezien de internationaal georiënteerde bedrijven op en rond Schiphol en de Zuidas.

Doelstelling 4: intensivering internationaal treinverkeer
De ambitie voor intensivering van het internationaal treinverkeer hangt samen met de ambitie op het gebied van duurzaamheid en ontwikkelingen in de luchtvaart. Het doel is om de groei van het internationale treinvervoer verder te vergroten en het gebruik van de internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer) te verhogen, om zo duurzame mobiliteit verder te bevorderen.

Zonder het oplossen van het knelpunt in de Schipholspoortunnel en bij het tegelijkertijd handhaven van de ambities voor het aantal nationale treinen, is het in de toekomst slechts mogelijk om maximaal twee internationale hogesnelheidstreinen per uur/per richting door de Schipholspoortunnel te laten rijden. Het betreft hier alleen treinroutes naar het zuiden (Brussel, Parijs, Londen) en niet naar andere bestemmingen. Dat maakt het niet mogelijk om de internationale ambities van het Toekomstbeeld OV te realiseren.

1.4 Doel Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen

De Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) markeert de afronding van de analytische fase van de Verkenning, waarbij van een groot aantal oplossingsrichtingen (een longlist) tot een beperkt aantal oplossingsrichtingen (de shortlist) wordt gekomen. De oplossingsrichtingen op de shortlist worden in de beoordelingsfase van de Verkenning nader uitgewerkt en beoordeeld. Deze fase van trechteren van longlist naar shortlist wordt ook wel zeef 1 genoemd. Het doel van de NKO is het faciliteren van besluitvorming over de kansrijke oplossingsrichtingen. Deze kansrijke oplossingsrichtingen worden vervolgens opgenomen in de definitieve NRD en vormen de onderzoekscope voor de beoordelingsfase van de Verkenning OVAH. Voor de Verkenning OVAH heeft zeef 1 in meerdere stappen plaatsgevonden, wat gevisualiseerd is in figuur 1.3. Hieronder worden de stappen van zeef 1 nader toegelicht.



Figuur 1.3. Zeef 1 MIRT-verkenning OVAH

Zeef 1.1 – resultaat vorige fase

Voor het oplossen van de vier problemen zoals beschreven in paragraaf 1.3, is in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) een groot scala aan mogelijke oplossingsrichtingen geïnventariseerd (zie paragraaf 2.3). Met een toetsingskader (zie paragraaf 2.2) zijn de mogelijke oplossingsrichtingen kwalitatief getoetst. Dit heeft geresulteerd in vijf mogelijk kansrijke projectalternatieven en -varianten die in het Startdocument en in de ontwerp-NRD zijn opgenomen. In de voorliggende notitie worden deze vijf projectalternatieven en -varianten ook wel de voorlopige shortlist van de vorige fase genoemd.

Zeef 1.2 – extra criterium en toetsing nieuwe oplossingsrichtingen uit zienswijzen

Aan het toetsingskader van de vorige fase is voor deze Verkenningsfase een toetsingscriterium toegevoegd. Namelijk de mate waarin de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties (zie hoofdstuk 3). Door het ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties kan het project OVAH bijdragen aan de verstedelijkingsopgave van de MRA. Een belangrijk deel van deze opgave bevindt zich in het projectgebied en het bredere studiegebied van OVAH. In het Startdocument voor de MIRT-verkenning OVAH (2022) is het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties benoemd als één van de vier doelen waaraan de projectalternatieven getoetst worden. In de ontwerp-NRD is het uitvoeren van een toetsing van eerdere oplossingsrichtingen aan het extra criterium benoemd. Van deze toetsing is in voorliggende notitie het resultaat vastgelegd.

Met het ter inzage leggen van de ontwerp-NRD, is iedereen die dat wil in de gelegenheid gesteld om zienswijzen op de ontwerp-NRD in te dienen. Daarbij had iedereen ook de mogelijkheid om voorstellen en adviezen te doen voor andere oplossingsrichtingen, alternatieven en/of tracévarianten dan in de ontwerp-NRD waren vastgelegd. Overheidsinstanties, buurt- en bewonersverenigingen, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren hebben gebruikt gemaakt van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-NRD. Hierbij zijn suggesties voor oplossingsrichtingen ingebracht. Aan de hand van het uitgebreide toetsingskader (zie paragrafen 4.3 en 5.2) zijn de suggesties voor oplossingsrichtingen getoetst. De oplossingsrichtingen, die voldoen aan de gestelde criteria in het toetsingskader, worden mogelijk kansrijk geacht. Deels betreft dit volledige oplossingsrichtingen en deels betreft het mogelijke aanvullingen/aanpassingen op alternatieven.

Zeef 1.3 – vergelijken en combineren

In zeef 1.3 zijn de resultaten van de verschillende toetsingen vergeleken en gecombineerd tot een definitieve shortlist met oplossingsrichtingen, basisalternatieven genaamd. Deze basisalternatieven vormen de onderzoekscope voor de beoordelingsfase van de Verkenning en worden in die fase nader uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld.

De resultaten van zeef 1.1, zeef 1.2 en zeef 1.3 zijn in de voorliggende notitie vastgelegd.

1.5 Leeswijzer

Dit document start met een **samenvatting** van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen.

In **hoofdstuk 1** is de aanleiding van de MIRT-verkenning OVAH toegelicht, zijn de probleem- en doelstellingen uiteengezet en is het doel van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen toegelicht. Het vervolg van voorliggende notitie kent de volgende opbouw:

In **hoofdstuk 2** zijn de in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) onderzochte en beoordeelde oplossingsrichtingen beschreven, waarbij tevens het gehanteerde toetsingskader wordt toegelicht. Het hoofdstuk sluit af met het resultaat van het MIRT-onderzoek **(zeef 1.1)** dat is opgenomen in de ontwerp-NRD, zijnde de *voorlopige shortlist* met de vijf kansrijke projectalternatieven en -varianten.

In **hoofdstuk 3** wordt de aanleiding van het toevoegen van het extra (sub)criterium ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties toegelicht en wordt het toetsingskader voor het extra criterium uiteengezet. Dit hoofdstuk sluit af met het resultaat van de toetsing van de voorlopige *shortlist* van de vorige fase op het nieuwe (sub) criterium ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties (het eerste deel van **zeef 1.2**).

Hoofdstuk 4 beschrijft de aanleiding en het proces van de totstandkoming van nieuwe oplossingsrichtingen. Nadat het te hanteren toetsingskader voor de beoordeling op kansrijkheid is beschreven, sluit het hoofdstuk af met resultaat van de toetsing van de nieuwe oplossingsrichtingen op kansrijkheid (het tweede deel van **zeef 1.2**).

In **hoofdstuk 5** wordt het resultaat van de in hoofdstuk 3 en 4 toegepaste zeef 1.2 uiteengezet, waarna met de toepassing van **zeef 1.3** getrechterd wordt naar de *definitieve shortlist* met de basisalternatieven voor de beoordelingsfase van de verkenning. Deze basisalternatieven worden in dit hoofdstuk ook nader beschreven.

In **Hoofstuk 6** wordt tenslotte het (vervolg)proces tot aan de MIRT-voorkeursbeslissing beschreven.

In **Bijlage 1** is een afkortingen- en begrippenlijst opgenomen. In **Bijlage 2** is de projecthistorie beschreven. De **bijlagen 3 tot en met 7** bevatten achtergrondinformatie over projectalternatieven en de toetsing daarvan en van de in de zienswijzen ingebrachte oplossingsrichtingen.



2 Resultaat vorige fase (zeef 1.1)

2.1 MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5)

Beschrijving doel MIRT-onderzoek
De op 11 november 2022 in het BO MIRT Noordwest Nederland genomen Startbeslissing is gestoeld op informatie uit het MIRT-onderzoek. Zoals in hoofdstuk 1 is toegelicht, zijn de onderzoeken in deze fase door Rijk en regio onder de projectnaam ZWASH uitgevoerd, welke eind 2017 zijn opgestart. Als onderdeel van het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5), is ter onderbouwing van de propositie voor het Nationaal Groeifonds de maatschappelijke meerwaarde van het verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp onderzocht. Het resultaat van het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) is op 2 december 2021 door het BO-MIRT ZWASH vastgesteld, wat heeft geleid tot de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning OVAH. Dit onderzoek bestond onder andere uit:

- een uitgebreide probleemanalyse;
- een toetsingskader (zie paragraaf 2.2);
- het breed inventariseren van mogelijke oplossingsrichtingen (de '*longlist*' zie paragraaf 2.3);
- het toetsen van de oplossingsrichtingen aan het toetsingskader (zie paragraaf 2.3);
- het nader uitwerken en detailleren van vijf kansrijke projectalternatieven en -varianten (de 'voorlopige shortlist', zie paragraaf 2.4) en het uitvoeren van een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA).

2.2 Toetsingskader vorige fase

In het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) is een toetsingskader opgesteld om de mogelijke oplossingsrichtingen uit de longlist (zie paragraaf 2.3) kwalitatief te toetsen om te komen tot een selectie van projectalternatieven (zie paragraaf 2.4). De kwalitatieve toetsing is uitgevoerd aan de hand van de criteria (1) doelbereik, (2) onoverkomelijke belemmeringen en (3) investeringskosten. In Tabel 2.1 op de volgende pagina is dit toetsingskader uit het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) nader uiteengezet. Dit toetsingskader wordt zeef 1.1 genoemd, waarin de beoordelingscriteria onderling een gelijke weging kennen. Opgemerkt wordt dat in dit afweegkader uit de vorige fase onder doelbereik nog niet wordt gesproken over het nieuwe criterium 'bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties'.

Tabel 2.1. Toetsingskader MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5, 2021)

Beoordelings-criterium	Oplossingsrichting voldoet (met aandachts-punten/ opgaven voor het vervolg)	Oplossingsrichting vergt beperkte investeringen, waarmee mogelijk in het nulalternatief	Oplossingsrichting voldoet niet
1. Doelbereik	De maatregel draagt bij aan het oplossen van transferknelpunten op Station Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. De maatregel draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel. De maatregel leidt niet tot een verplaatsing van het probleem naar andere locaties. *Mogelijk zijn er aandachtspunten/ opgaven voor het vervolg.*	De maatregel draagt op zichzelf onvoldoende bij aan het doelbereik, maar is wel kansrijk als onderdeel in het nulalternatief of als benuttingsalternatief vanwege beperkte investeringen.	De maatregel draagt onvoldoende bij aan het oplossen van transferknelpunten op Station Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. De maatregel draagt onvoldoende bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel. Het probleem wordt verplaatst naar een andere locatie.
2. Onoverkomelijke belemmeringen	Er zijn geen onoverkomelijke belemmeringen, zoals Natura 2000 of met betrekking tot maakbaarheid. *Mogelijk zijn er aandachts-punten/ opgaven voor het vervolg.*	-	Er zijn onoverkomelijke belemmeringen, zoals Natura 2000 of de maatregel is niet maakbaar.
3. Investeringskosten	Er zijn geen onoverkomelijke belemmeringen, zoals Natura 2000 of met betrekking tot maakbaarheid. *Mogelijk zijn er aandachtspunten/ opgaven voor het vervolg.*	De oplossingsrichting vergt beperkte investeringen, waarmee mogelijk in het nulalternatief of als benuttingsalternatief.	De kosten van de oplossing zijn hoger dan het beoogde budget van €3 miljard (bandbreedte +50%).

2.3 *Onderzochte en beoordeelde maatregelen*

Opsomming, beschrijving en beoordeling van maatregelen op longlist

Om te komen tot één voorkeursalternatief voor het ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam, zijn tijdens het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) middels werksessies met stakeholders een groot scala aan oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Dit betreft de *eerdere longlist* aan oplossingsrichtingen. In deze *eerdere longlist* is onderscheid gemaakt naar (A) oplossingsrichtingen in het treinnetwerk, (B) oplossingsrichtingen met betrekking tot het bus-, tram- en metronetwerk en (C) overige oplossingsrichtingen.

De beoordeling van de oplossingsrichtingen op de *eerdere longlist* is vastgelegd in het document 'Projectalternatieven, *Als onderdeel van de MKBA ZWASH Corridor*' (dd. 30 augustus 2021), welke als **Bijlage 3** aan deze NKO is aangehecht.

In tabel 2.2 zijn de in de eerdere longlist opgenomen oplossingsrichtingen beknopt beschreven. Hier is ook het resultaat van de toetsing op kansrijkheid in de vorige fase vastgelegd, waarbij:

- groen gearceerde oplossingsrichtingen in de vorige fase kansrijk werden geacht;
- rood gearceerde oplossingsrichtingen in de vorige fase niet kansrijk werden geacht;
- van geel gearceerde oplossingsrichtingen is gesteld dat dit beperkte investeringen vergt, waarmee het kansrijk is in het nulalternatief of als benuttingsalternatief.

De onderbouwing van de toetsing van onderstaande oplossingsrichtingen is in factsheets als bijlage bij de rapportage Projectalternatieven **(Bijlage 3)** opgenomen.

Tabel 2.2. Longlist oplossingsrichtingen MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5)

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
A1	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: uitbreiding Airport Sprinter (ten opzichte van nulalternatief)	Het betreft het uitbreiden van de Airport Sprinter (ten opzichte van de Airport Sprinter die al in het nulalternatief zit). Hierbij is er een hoogfrequente treindienst (twaalfmaal per uur per richting) tussen Hoofddorp/ Schiphol en Amsterdam Sloterdijk/ Amsterdam Centraal. Hiervan gaan er achtmaal per uur naar Amsterdam Centraal en viermaal per uur naar het noorden van Noord-Holland (via Hemboog). Daarbij zijn er de nieuwe stations Schinkelkwartier en Haven-Stad.
A2	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: opheffen Airport Sprinters Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid	Het opheffen van Airport Sprinters tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid om capaciteit vrij te maken in de Schipholspoortunnel.
A3	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: Werknetwerk zonder metro en Airport Sprinter	Het betreft het invoeren van het werknetwerk, zonder metro en zonder Airport Sprinter. Het werknetwerk is een onderzoeksvariant in het OV Toekomstbeeld waarbij het spoor met een aantal ingrepen maximaal benut kan worden.
A4	Uitbreiden Schipholspoortunnel en/of station	Het uitbreiden van de bestaande Schipholspoor-tunnel met extra perronsporen (zessporige tunnel) en/ of station Schiphol met twee extra perrons op het station (achtsporig station).
A5	Extra Schipholspoortunnel	Er zijn twee varianten mogelijk voor de spoortunnel naar Schiphol, een korte en een lange variant. Bij beide opties wordt de spoorcapaciteit op de zuidwestcorridor uitgebreid en kunnen er meer treindiensten worden gefaciliteerd. Daarnaast wordt er ruimte gecreëerd voor internationale treinen, door sprinters naar de extra tunnel te verplaatsen. Sprinters kunnen dan doorrijden tot Amsterdam Muiderpoort via Centraal en eventueel ook Havenstad bedienen.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
A6	Het realiseren van een extra spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om	Het betekent een tweede westtak voor bijvoorbeeld de Intercity Direct Amsterdam – Rotterdam, internationale treinen. Bijvoorbeeld langs het tracé van de A5. De maatregel biedt extra spoorcapaciteit op de zuidwestcorridor, het ontlast bestaand spoor.
A7	Internationale terminal verplaatsen	Het verplaatsen van de internationale terminal/treindiensten van Amsterdam Zuid naar een andere locatie (gelegen nabij de HSL), zodat internationale treinen niet meer stoppen op Schiphol. Voorbeelden kunnen zijn Rotterdam, Sloterdijk etc.
A8	Perrondeuren Schiphol Airport	Het afsluiten van de perrons op station Schiphol met perrondeuren langs de perronrand. Hierdoor ontstaat een veilige scheiding tussen treinverkeer en reizigers.
A9	Keren van IC vanuit Utrecht tussen Schiphol en Amsterdam Zuid (bij Riekerpolder)	Deze optie komt neer op het vroegtijdig laten keren van de Intercity's van/naar Utrecht. Deze rijden nu door tot Schiphol en keren daar. Door de laatste halte Amsterdam Zuid te maken en vervolgens tussen Zuid en Schiphol te keren ontstaat ruimte in de Schipholspoortunnel.
A10	Zaandam – Amsterdam Zuid (4-sporige westtak, incl. boog)	Het realiseren van een directe spoorverbinding tussen Zaandam en Amsterdam Zuid. Dit vereist de aanleg van een viersporige Westtak en twee bogen: Haarlem – Westtak bij Sloterdijk en richting Amsterdam Zuid bij Riekerpolder.
A11	Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel	Het betreft het toevoegen van meer treinen op het netwerk, zonder dat (grootschalige) infrastructuuraanpassingen nodig zijn.
B1	Verlengen Metro Noord/Zuidlijn	Het verlengen van een metrolijn draagt bij aan het vrijmaken van ruimte in de Schipholspoortunnel. Sprinters kunnen dan verdwijnen in de huidige Schipholspoortunnel. De gecreëerde ruimte in de tunnel wordt gebruikt voor extra Intercity's en internationale treinen. Voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn bestaan verschillende keuzes. Er kan worden verlengd tot Schiphol of tot Hoofddorp. Eveneens is het exacte tracé via of Schiphol Noordwest of Noord nog een nader te onderzoeken mogelijkheid. Met het verlengen van de Noord/Zuidlijn is het ook mogelijk om het Werknetwerk in te voeren.
B2	Oost-Westlijn	Realiseren van een nieuwe metrolijn van Schiphol naar Amsterdam-West, door het centrum naar Amsterdam-Oost (en mogelijk verder richting Almere). Deze nieuwe metrolijn vervoert mensen richting het centrum van Amsterdam, hiermee kunnen Sprinterdiensten worden vervangen. Op deze wijze ontstaat er ruimte in de Schipholspoortunnel voor andere treindiensten.
B3	Verhogen frequentie bussen	Verdere verhoging van de frequenties van de bussen rond Schiphol naast de al voorziene verhoging in het nulalternatief. Hiervoor wordt de huidige infrastructuur gebruikt.
B4	Bus Rapid Transit (BRT) naar Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp	In deze maatregel wordt de Sprinterdienst tussen Hoofddorp – Schiphol en Amsterdam vervangen door aanleg van een nieuw systeem met eigen infrastructuur: Bus Rapid Transit (BRT). Bij BRT rijden bussen met een hoge frequentie en betrouwbaarheid. Door het vervangen van de Sprinters in de Schipholspoortunnel ontstaan mogelijkheden voor extra (internationale) treinen. In combinatie met uitbreiden van MKS (meerlaags busstation). Eveneens wordt een gedeelte van de buslijnen ingekort tot Hoofddorp (lijnen 341/343/397), waardoor ruimte ontstaat voor BRT-bussen in de Abdijtunnel. In de Buitenvelderttunnel vindt een herindeling plaats om ruimte voor BRT-bussen te maken. Richting Amsterdam Zuid moet infrastructuur en een BRT-halte worden gerealiseerd.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
B5	Combinatie Noord/Zuidlijn en BRT	Noord/Zuidlijn naar Johan Huizingalaan en vanaf daar met BRT: Hoofddorp, Schiphol, Johan Huizingalaan (bestaande uit drie delen). In combinatie met 397 express (tussen Amsterdam Centrum en Schiphol). Voor het BRT-gedeelte wordt eigen businfrastructuur gerealiseerd via een dedicated lane/ vluchtstrook.
B6	Tram Schiphol - Amsterdam Zuid (Noord/Zuidlijn-tracé)	Grotendeels is deze oplossingsrichting hetzelfde als het verlengen van de Noord/Zuidlijn qua route. Echter wordt er hier een andere systeemkeuze gemaakt en ingezet op de tram.
B7	Vertrammen Zuidtangent	Het aanleggen van een tram op het tracé van de huidige Zuidtangent tussen Haarlem – Hoofddorp – Schiphol en Amstelveen.
B8	Lightrail Schiphol-Haarlem	Deze maatregel gaat uit van het aanleggen van een lightrail tussen Schiphol en Haarlem. Deels als alternatief van de Zuidtangent.
B9	Tram naar Badhoevedorp (aansluiten op tram 1)	Het aanleggen van een tram tussen Schiphol en Badhoevedorp. In Badhoevedorp wordt aangesloten op de huidige tramlijn 1 in Amsterdam. Deze tramlijn vervoert mensen verder in de richting van Amsterdam Centrum.
B10	People mover Amsterdam Zuid - Schiphol	Automatisch bestuurde voertuigen die rijden op een eigen infrastructuur tussen Amsterdam Zuid en Schiphol.
C1	Wegmaatregelen in de corridor	Het betreft capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet (onder andere op A4, A5 en A9) en het onderliggend wegennet.
C2	Fietsmaatregelen (infrastructuur-maatregelen) in de corridor	Het betreft infrastructurele maatregelen voor fietsers, waaronder het voorstel om regionale doorfietsroutes te voltooien, de fietsroutes naar ov-knooppunten en ov-knooppunten zelf aantrekkelijker te maken met bijvoorbeeld betere fietsparkeerplekken. Zo verbetert de reis van deur-tot-deur.
C3	Innovatie	Treinen en metro's dichter op elkaar laten rijden, zodat er meer voertuigen op het spoor kunnen rijden. Dat kan door aanpassing van de treinbeveiligingssystemen of door een vorm van automatisch rijden.
C4	Maatregelen zonder infrastructuuringrepen	Het betreft maatregelen zonder infrastructuuringrepen, zoals reizigers in het ov zoveel mogelijk spreiden over de dag d.m.v. werkgeversaanpak, onderwijsaanpak, tarifering, stimuleren fietsgebruik/ actieve mobiliteit en spitsfrequentie in daluren, maar ook autoluw beleid en parkeerbeleid. Hierbij zijn maatregelen die het aantal reizigers in de Schipholspoortunnel kunnen reduceren, maar contrair zijn aan het beleid (zoals stimuleren autogebruik), niet meegenomen.
C5	Opwaarderen Schiphol 'MKS-plus'	Vergroten van het stationsdomein en het toevoegen van perronopgangen Schiphol, (rol)trappen en liften, (nieuwe) kopontsluiting perrons en optimaliseren loopstromen Schiphol Plaza bovenop reeds besloten maatregelen MKS.
C6	Opwaarderen station Amsterdam Zuid	Verlengen middenperron aan westzijde van Amsterdam Zuid, vergroten van het stationsdomein, het toevoegen van perron-opgangen Zuid, (rol)trappen en liften en kopontsluiting perrons.
C7	Opwaarderen station Amsterdam Zuid met 'extended terminal'	Grote Schiphol Terminal op Amsterdam Zuid met transitie landside - airside op deze terminal. Air-side verbinding tussen extended terminal en Schiphol (Automated People Mover) en integrale AirRail-terminal op Zuid.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
C8	IC-bediening Hoofddorp	Volledige Intercity bediening van station Hoofddorp.
C9	Deelbediening uitlopende/opstartende Intercity's vanuit Schiphol laten halteren op station Hoofddorp	Deelbediening door uitlopende/ opstartende Intercity's vanuit Schiphol naar onder andere Enschede, Venlo, Nijmegen en Amersfoort, te laten stoppen op station Hoofddorp.
C10	Opwaarderen Lelylaan IC Station	IC-stop op Lelylaan waarbij het stationsdomein wordt vergroot en een transferknoop wordt gerealiseerd.
C11	Schiphol geen IC-station meer	Het afwaarderen van station Schiphol naar een station waar alleen Sprinters halteren. Dit betekent dat er geen Intercity's/ internationale treinen zullen stoppen op het station. Deze zullen doorrijden naar station Zuid/ Centraal.
C12	Schiphol Airport op Zee	Het verplaatsen van (een deel van) Schiphol Airport van de huidige locatie naar een nieuwe locatie op de Noordzee. De entree van de luchthaven blijft op de huidige Schiphollocatie.

In het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) is ook aandacht besteed aan een benuttingsalternatief, waarin zonder grootschalige investeringen het bestaande spoornet ten opzichte van het nulalternatief verder wordt benut. Hieruit is gebleken dat deze variant de grootste knelpunten op het spoor wel vermindert, maar niet oplost (er blijven op belangrijke corridors knelpunten bestaan) en ook ertoe leidt dat de druk op het transferknelpunt Schiphol wordt verhoogd.

De bovenstaande maatregel A11 (benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel) is uitgebreid nader onderzocht omdat deze wellicht als benuttingsalternatief zou kunnen functioneren. Uit dit onderzoek blijkt dat het volledig benutten van de restcapaciteit van de Schipholspoortunnel echter slechts beperkt bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid.

Het alternatief vergroot namelijk de transferdruk ten opzichte van het nulalternatief. Ook is er is vaker crowd management nodig en het aantal perronafsluitingen op Schiphol neemt toe. Het alternatief heeft daarmee onvoldoende oplossend vermogen voor het oplossen van het capaciteits-knelpunt in de Schipholspoortunnel en vergroot de transferdruk. Het benuttingsalternatief draagt dus onvoldoende bij aan de bereikbaarheids-doelstellingen. Deze resultaten van het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) geven geen aanleiding om in de verkenningsfase het benuttingsalternatief opnieuw te onderzoeken. Het benuttingsalternatief maakt daarom geen onderdeel uit van de Verkenning.

2.4 Kansrijke projectalternatieven vorige fase

Definitie kansrijke projectalternatieven volgens ontwerp-NRD

De toetsing van de oplossingsrichtingen op de eerdere longlist in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) heeft geresulteerd in drie oplossingsrichtingen voor de problemen op de OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer. Deze oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt tot vijf projectalternatieven en -varianten, die in de ontwerp-NRD ter visie zijn gelegd:

Projectalternatief 1 Bus Rapid Transit (BRT)
Nieuwe, vrijliggende businfrastructuur om in hoge frequenties bussen te kunnen rijden op de verbinding Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid.

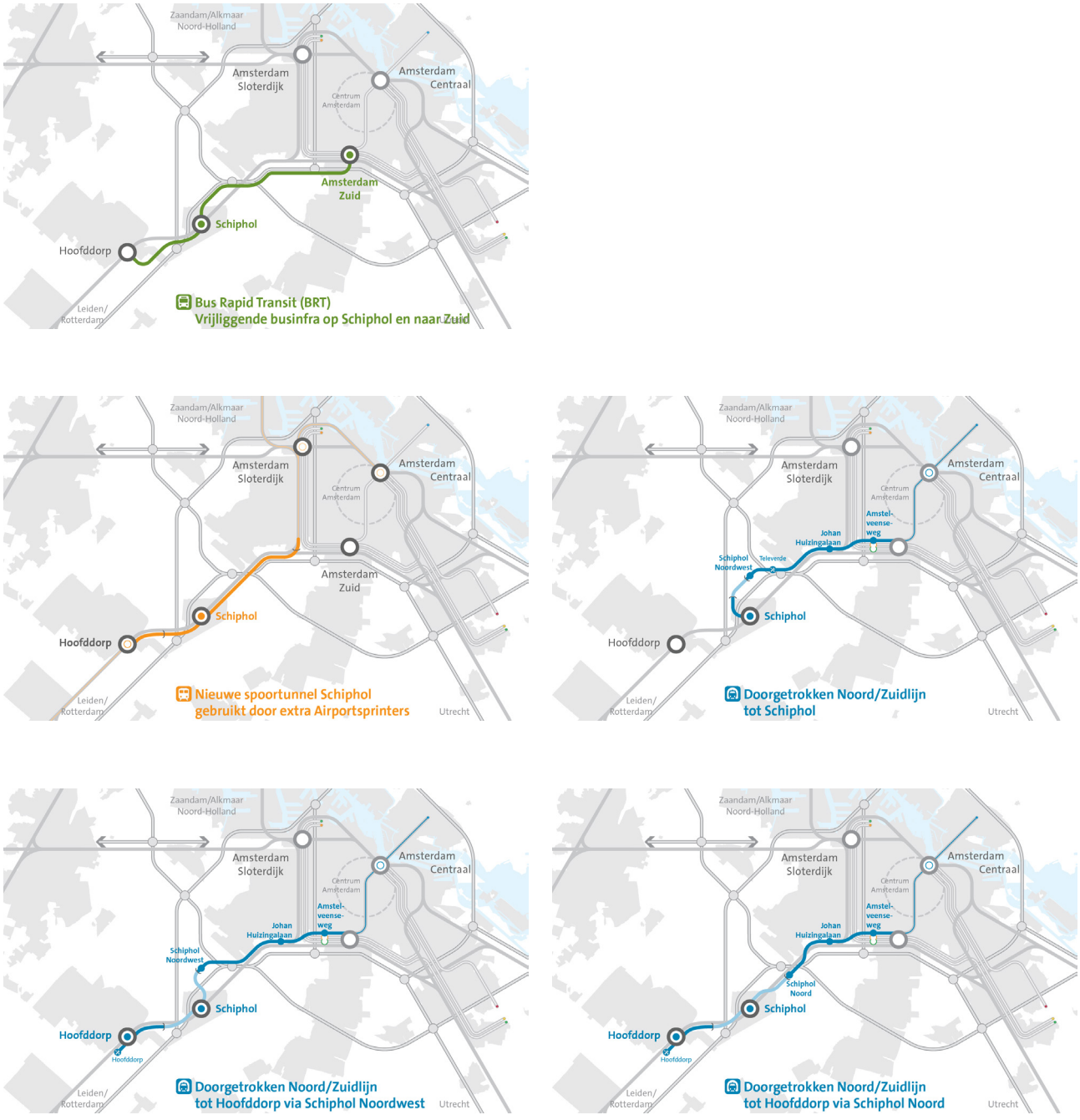
Projectalternatief 2 Extra Schipholspoortunnel
Een extra spoortunnel met treinstation op Schiphol Airport voor Sprinters. (Dit alternatief wordt hierna ook wel aangehaald als Airport Sprinter Plus; nieuwe treininfrastructuur voor een doorontwikkeling van de Airport Sprinter die met de ingang van de dienstregeling 2025 is gaan rijden.)

Projectalternatief 3 Verlengen Noord/Zuidlijn
Een nieuwe metroverbinding van Amsterdam Zuid tot Schiphol/Hoofddorp, die op het Amsterdamse metronet aansluit op de bestaande Noord/Zuidlijn tussen Amsterdam Noord en Amsterdam Zuid. Voor dit projectalternatief zijn drie tracévarianten uitgewerkt:

- variant 3.1 Metro tot Schiphol (bovengronds);
- variant 3.2 Metro tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest;
- variant 3.3 Metro tot Hoofddorp via Schiphol Noord.

Deze projectalternatieven zijn in figuur 2.1 weergegeven.

Op basis van de eerder uitgevoerde onderzoeken spraken Rijk en regio een voorkeur uit voor het alternatief metro met een tracé via Schiphol Noordwest naar Hoofddorp. Deze voorkeur bekrachtigde de staatssecretaris van IenW in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest Nederland van 11 november 2022 (Kamerstuknummer 36200 A nr. 9, d.d. 14 november 2022). De uiteindelijke MIRT-voorkeursbeslissing kan inhoudelijk gezien overeenkomen met de bestuurlijke voorkeur van november 2022, maar kan daar ook van afwijken.



Figuur 2.1. Projectalternatieven voorlopige shortlist



3 Toets voorlopige shortlist op extra criterium (eerste deel zeef 1.2)

3.1 Aanleiding tot extra toetsingscriterium

Door het ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties kan het project OVAH bijdragen aan de verstedelijkingsopgave van de MRA. Een belangrijk deel van deze opgave bevindt zich in het projectgebied en het bredere studiegebied van OVAH. In het Startdocument voor de MIRT-verkenning OVAH (2022) is het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties benoemd als één van de vier doelen waaraan de projectalternatieven getoetst zullen worden. Ook is in de ontwerp-NRD benoemd dat de eerdere longlist (en nieuwe oplossingsrichtingen uit zienswijzen) op deze doelstelling getoetst worden. Aan het toetsingskader uit paragraaf 2.2 is daarom een vierde beoordelingscriterium 'Bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties' toegevoegd.

Het voorliggende hoofdstuk bevat de toetsing van het extra criterium op het resultaat van de vorige fase. Hierbij is de voorlopige shortlist getoetst.

De oplossingsrichtingen van de eerdere longlist die niet in de voorlopige shortlist zijn opgenomen, zijn immers al afgevallen op grond van de drie eerder gehanteerde criteria. De toetsing van de voorlopige shortlist (en van nieuwe oplossingsrichtingen uit zienswijzen in het volgende hoofdstuk) op het extra criterium wordt **zeef 1.2** genoemd.

Als een alternatief van de voorlopige shortlist per saldo leidt tot een verslechtering van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties en als dat alternatief niet geoptimaliseerd kan worden, valt dat alternatief (alsnog) af. Dit is in overeenstemming met de aanpak in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5): oplossingsrichtingen van de longlist die op één van de (destijds) drie criteria negatief scoorden vielen af. Als een alternatief per saldo leidt tot een verbetering van de ov bereikbaarheid van nieuwe woon-werklocaties, is het niet afgevallen.

3.2 Nieuwe woon- en werklocaties

Ruimtelijke opgave
In Nederland moeten de komende 20 jaar ruim 1 miljoen nieuwe woningen worden gebouwd (zie Kamerbrief over provinciale woningbouwafspraken 2022-2030, oktober 2022). De MRA neemt daarvan circa 1/3e deel voor zijn rekening. Belangrijke woonlocaties binnen de MRA zijn onder andere de Zuidas, het Schinkelkwartier en MRA West (Stationsgebied Hoofddorp en Westflank Haarlemmermeer). MRA West is ook één van de 17 grootschalige woningbouwlocaties in Nederland – NOVEX-gebieden – die door het rijksbeleid zijn aangewezen. De aantrekkelijkheid voor woningbouw en werkgelegenheid in deze gebieden hangt voor een groot deel samen met hun ov-bereikbaarheidspotentie.

Het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp leent zich vanwege de unieke ligging en grote economische dynamiek uitstekend voor het accommoderen van een deel van de verstedelijkingsopgave voor de MRA. Hierbij wordt uitgegaan van de bouw van 325.000 woningen en het toevoegen van 270.000 banen in de MRA (tot 2050). Het verstedelijkingsconcept van de MRA zet in op de realisatie van een groot deel van de geplande woningen en werklocaties in bestaand stedelijk gebied, vlakbij knooppunten van openbaar vervoer. Een belangrijk deel van de landelijke woningbouwopgave kan in het plangebied worden gerealiseerd in de nabijheid van ov-verbindingen.

Het investeren in de ov-bereikbaarheid van de corridor tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp wordt daarnaast gezien als van cruciaal belang voor het realiseren van internationaal onderscheidende vestigingsmilieus. Daarmee versterkt uitstekend ov de economische concurrentiekracht van Nederland. Positieve spin-off effecten op het BBP zijn te verwachten gezien de internationaal georiënteerde bedrijven op en rond Schiphol, de Zuidas en Hoofddorp.

Inventarisatie nieuwe woon- en werklocaties
In het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5, 2021) is een inventarisatie gemaakt van de programmering van nieuwe woon- en werklocaties in het plangebied OVAH gemaakt. De lijst met locaties in het plangebied OVAH is hetzelfde gebleven als in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5). Sinds 2021 hebben er binnen deze locaties wel enkele veranderingen plaatsgevonden, zoals de status van ontwikkelplannen, de aantallen te realiseren woningen en banen en de geografische grenzen van de locaties. Daarom is de inventarisatie geactualiseerd voor het uitvoeren van deze extra toets. Voor de actualisatie is aangesloten op de indeling van het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5), waarbij de informatie uit het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) aangevuld is met informatie uit (1) de planmonitor MRA, (2) Plabeka[2] en (3) interviews met relevante partijen. In deze bronnen wordt voor het aantal woningen en banen een verschil gemaakt tussen de autonome[3] ontwikkeling in de referentiesituatie 2040 en een verdergaande ambitie van de partijen in te realiseren aantallen woningen en banen met een verbeterde ov-bereikbaarheid.

De door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) ontwikkelde Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario's zijn te grof voor deze toets en worden niet gebruikt, omdat er geen verschil kan worden gemaakt tussen de ontwikkellocaties in het plangebied. Ook is de insteek voor zeef 1 in lijn met de toetsing in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) een globale kwalitatieve toetsing.

In deze toetsing is, naast het effect in het plangebied, ook gekeken naar de bijdrage van de oplossingsrichtingen aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in het bredere studiegebied OVAH. In de Verstedelijkingsstrategie MRA, de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 wordt de regionale ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige woon- en werklocaties zoals Haven-Stad en Westflank Haarlemmermeer specifiek benoemd als kritische succesfactor voor stedelijke ontwikkeling. Voor de te betrekken nieuwe locaties

[2] Plabeka staat voor Platform Bedrijven en Kantoren dat zich richt op het reduceren van de structurele leegstand van werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).
[3] Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die in al vastgesteld overheidsbeleid zijn opgenomen.

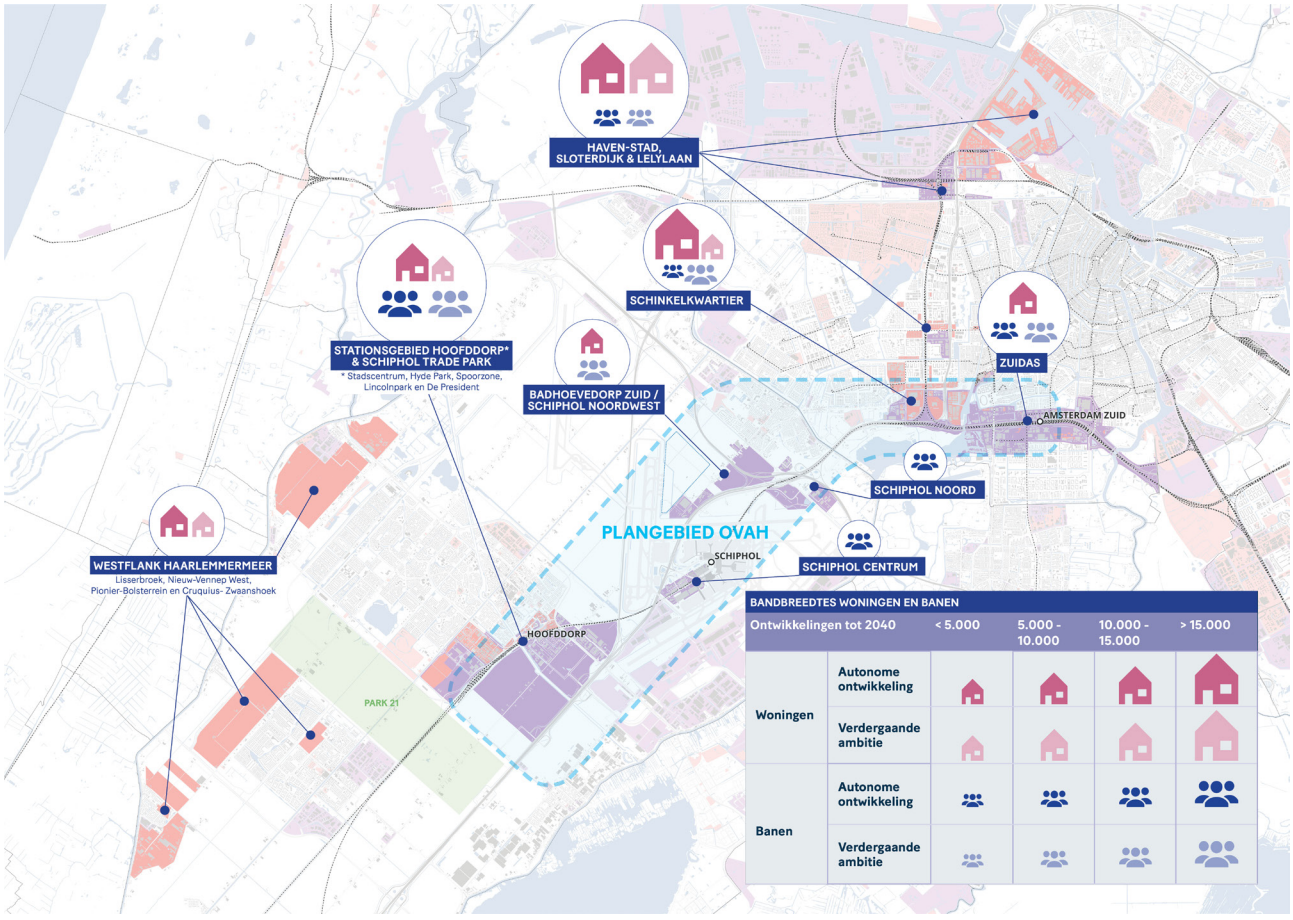
in het plan- en studiegebied is in zeef 1 een aantal criteria gehanteerd, namelijk:

- de locaties moeten binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam of Haarlemmermeer liggen;
- er zijn plannen voor minimaal 5.000 extra woningen en/of 5.000 extra banen;
- de ov-bereikbaarheid van de locaties kan substantieel worden beïnvloed door het project OVAH.

Voor nieuwe woningen en banen wordt onderscheid gemaakt tussen woon- en werklocatie(cluster)s:

- In het plangebied OVAH, het gebied waarin oplossingsrichtingen worden verkend, zijnde:
  a. De Zuidas;
  b. Schinkelkwartier;
  c. Schiphol Noord;
  d. Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest;
  e. Schiphol Centrum;
  f. Stationsgebied Hoofddorp (Stadscentrum, Hyde Park, Spoorzone, De President en Lincolnpark) en bedrijventerrein Schiphol Trade Park.
- In het bredere studiegebied OVAH, het gebied waarin de oplossingsrichtingen invloed hebben, zijnde:
  a. Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan, ten noorden van het plangebied OVAH;
  b. Westflank Haarlemmermeer (Lisserbroek, Nieuw-Vennep West, Pionier-Bolsterrein en Cruquius-Zwaanshoek), ten zuidwesten van het plangebied OVAH.

In figuur 3.1 zijn bovenstaande nieuwe woon- en werklocaties in het plan- en studiegebied OVAH gevisualiseerd.



Figuur 3.1. Overzicht nieuwe woon- en werklocaties in het plan- en studiegebied OVAH

3.3 *Operationalisering criterium 'Bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties'*

Voor de beoordeling van oplossingsrichtingen op het criterium 'Bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties' is het kwalitatieve toetsingskader uit het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5, 2021) aangevuld. Bij dit extra criterium wordt beoordeeld in welke mate een oplossingsrichting de ov-bereikbaarheid van iedere nieuwe woon- en werklocatie verbetert om zodoende de MRA als geheel op een duurzame en inclusieve manier bereikbaar te houden.
Het oordeel is afhankelijk van:

- de aanwezigheid van een halte/station in de oplossingsrichting in/bij de kern van de nieuwe woon- of werklocatie;
- of in de oplossingsrichting de nieuwe woon- en werklocatie rechtstreeks of met een enkele overstap wordt verbonden met de belangrijkste stedelijke knooppunten in het plan- en studiegebied;
- of het kwaliteitsniveau van de verbinding tussen de nieuwe woon- en werklocatie en de belangrijkste stedelijke knooppunten in het plan- en studiegebied beter, gelijk of slechter is dan in de referentiesituatie 2040 (frequentie, modaliteit, overstappen).

Bij de beoordeling speelt de omvang van de nieuwe woon- en werklocaties geen rol, behalve de ondergrens van 5.000 extra woningen en/of 5.000 extra banen zoals hierboven beschreven. In tabel 3.1 zijn de drie mogelijke scores van deze toetsing per nieuwe woon- en werklocatie toegelicht:

Tabel 3.1. Overzicht mogelijke scores van een oplossingsrichting per nieuwe woon- en werklocatie

Beoordelingscriterium	Beoordeling		
Bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties	**+ (groen):** De ov-bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werklocatie verbetert ten opzichte van de referentiesituatie 2040.	**0 (geel):** De ov-bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werklocatie blijft gelijk aan of verbetert in geringe mate ten opzichte van de referentiesituatie 2040.	**- (rood):** De ov-bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werklocatie verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

Referentiesituatie 2040
De verandering in de ov-bereikbaarheid van de ontwikkellocaties wordt getoetst ten opzichte van de bereikbaarheid in de referentiesituatie 2040. De referentiesituatie 2040 zoals gehanteerd in het kader van de MIRT-verkenning OVAH bevat, naast bestaande ov, de belangrijkste vastgestelde ov-investeringen tot 2040.

Op basis van de referentiesituatie 2040 en de inventarisatie van nieuwe woon- en werklocaties is geconstateerd dat de ov-bereikbaarheid van de nieuwe werklocatie Schiphol Noord in de referentiesituatie 2040 al goed is voor de autonome ruimtelijke ontwikkeling die daar is voorzien.

In tabel 3.2 is het bestaande ov in de referentiesituatie 2040 uiteengezet per nieuwe woon- en werklocatie.

Het uitgangspunt is dat de volgende investeringen voor het ov in 2040 zijn doorgevoerd en dus het vertrekpunt vormen voor deze toetsing, de zogenaamde Referentiesituatie 2040:

- Zuidasdok (ov terminal);
- 3e perron Amsterdam Zuid;
- Airport Sprinter tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal (8 treinen per uur per richting);
- Multimodale Knoop Schiphol (MKS);
- Programma Hoogfrequent Spoor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (PHS SAAL);
- HOV Sloterdijk - Centraal Station;
- HOV Noordwijk - Schiphol;
- Uitbreiding van onderliggend ov-netwerk in nieuwe woon- en werklocaties.

Tabel 3.2. Referentiesituatie in 2040 - bestaand ov uiteengezet per nieuwe woon- en werklocatie.

Beoordelings-criterium Referentiesituatie 2040	Zuidas	Schinkelkwartier	Schiphol Noord	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	Westflank Haarlemmermeer	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan
Ontsluiting per trein[4]	✓				✓	✓		✓[5]
Ontsluiting per metro	✓	✓						✓
Ontsluiting per bus/tram	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓

[4] In de referentiesituatie 2040 wordt voor de toetsing op dit criterium rekening gehouden met zowel referentie 6basis als doorgroeireferentie 8-4 vanuit het Toekomstbeeld OV. De 6basis is het Nederlandse treinmodel waartoe is besloten, de doorgroeireferentie 8-4 is het geambieerde treinmodel met meer capaciteit op het spoor. Beide modellen verschillen in het aantal treinen per uur per richting. Het resultaat van de beoordeling per woon- en werklocatie is hetzelfde.

[5] Betreft alleen Sloterdijk en Lelylaan.

In tabel 3.3 is aangegeven op welke nieuwe woon- en werklocaties bovenstaande investeringen in het ov impact hebben.

Tabel 3.3. Referentiesituatie 2040 – investeringen in ov – per nieuwe woon- en werklocatie

Nieuwe woon- en werklocaties Referentiesituatie 2040	Zuidas	Schinkelkwartier	Schiphol Noord	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	Westflank Haarlemmermeer	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan
Zuidasdok (ov Terminal)	✓							
3e treinperron station Zuid	✓							
Airport Sprinter					✓	✓		✓
MKS					✓			
PHS SAAL	✓				✓			
HOV Sloterdijk - Centraal Station								✓
HOV Noordwijk - Schiphol							✓	
Uitbreiding onderliggend ov-netwerk	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Globale weging van de totaalscores per oplossingsrichting

Per oplossingsrichting is de impact op de ov-bereikbaarheid van alle nieuwe woon- en werklocaties bepaald (zie tabel 3.4 op de volgende pagina). De kleur van de beoordeling volgt uit het salderen van de beoordeling van alle individuele nieuwe woon- en werklocaties. De beoordeling is als volgt:

- **Positief (groen):** met de oplossingsrichting verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
- **Neutraal (geel):** met de oplossingsrichting verbetert de ov-bereikbaarheid per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040, maar op sommige woon- en werklocaties verslechtert de ov-bereikbaarheid.
- **Negatief (rood):** met de oplossingsrichting verslechtert de ov-bereikbaarheid per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

3.4 Resultaten

In tabel 3.4 is de beoordeling van de kansrijke projectalternatieven (PA) op de voorlopige shortlist uit de ontwerp NRD op het extra criterium 'Bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties' weergegeven.

De onderbouwing van de beoordelingen uit tabel 3.4 is opgenomen in **Bijlage 4** ('Onderbouwing Beoordeling *voorlopige shortlist* ontwerp NRD op 'Bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties'). Ook zijn in **Bijlage 5** de factsheets van de *voorlopige shortlist* inclusief de toetsing op het extra criterium opgenomen.

Tabel 3.4. Beoordeling voorlopige shortlist van de ontwerp NRD op extra criterium

Nieuwe woon- en werklocaties Project-alternatieven voorlopige shortlist	Zuidas	Schinkelkwartier	Schiphol Noord	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	Westflank Haarlemmermeer	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	Beoordeling
PA1 Bus Rapid Transit (BRT)	+	0	0	0	+	-	-	-	PA1 verslechtert de ov-bereikbaarheid op drie locaties, blijft gelijk op drie locaties en verbetert op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verslechtert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon-werklocaties.
PA2 Nieuwe Schiphol-spoortunnel (Airport Sprinter Plus)	+	0	0	0	+	0	0	0	PA2 verbetert de ov-bereikbaarheid op twee locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op zes locaties gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
PA3.1 Verlengen Noord/Zuidlijn tot Schiphol	+	+	0	+	+	-	-	0	PA3.1 verbetert de ov-bereikbaarheid op vier locaties, blijft gelijk op twee locaties en verslechtert op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
PA3.2 Verlengen Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest	+	+	0	+	+	+	+	+	In PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van zeven nieuwe woon- en werklocaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
PA3.3 Verlengen Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord	+	+	+	0	+	+	+	+	In PA3.3 verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.

Bevindingen
In de referentie rijdt een Airport Sprinter meerdere keren per uur tussen Amsterdam CS en Hoofddorp, met als tussenstations Sloterdijk, Lelylaan en Schiphol Centrum. De Airport Sprinter in de referentiesituatie 2040 komt te vervallen bij alle BRT- en metroalternatieven en -varianten op de *voorlopige shortlist*. Bij de metrovarianten tot Hoofddorp (PA3.2 en PA3.3), komt hier een metroverbinding voor terug tussen Hoofddorp en Amsterdam CS.

Echter, bij het alternatief Bus Rapid Transit (PA1) en de metrovariant tot Schiphol (PA3.1) vervalt de directe ov-verbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam CS en hebben reizigers op deze verbinding een extra overstap (veelal op Schiphol Airport). Dit zorgt voor een negatieve bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park. In het geval van de Bus Rapid Transit wordt de ov-bereikbaarheid van Westflank Haarlemmermeer en Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan ook negatief beïnvloed, doordat minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse ov-verbinding of een enkele overstap.

Optimalisaties
PA1 'Bus Rapid Transit' leidt per saldo tot een verslechtering van de ov-bereikbaarheid ten opzichte van de referentie 2040. Met de toepassing van het toetsingskader in zeef 1.2, inclusief het criterium ov-bereikbaarheid, is daarom de conclusie dat het projectalternatief niet langer kansrijk is en dus komt te vervallen. Voordat PA1 definitief zou komen te vervallen, is onderzocht of PA1 kan worden geoptimaliseerd voor wat betreft de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon-werklocaties. Dit lijkt mogelijk door te werken met meerdere busverbindingen naar meerdere nieuwe (en bestaande) woon- en werklocaties. Deze optimalisatie resulteert echter in een aanpassing van PA1. Deze geoptimaliseerde oplossing, die ook in zienswijzen is aangedragen (zie paragraaf 4.1), krijgt daarom de naam BRT-netwerk en wordt in de volgende hoofdstukken nader toegelicht.

Om helder onderscheid te kunnen maken tussen PA1 BRT (niet kansrijk) en BRT-netwerk (mogelijk kansrijk) is de conclusie van zeef 1.2: PA1 BRT wordt niet langer kansrijk geacht.

3.5 Conclusie toets voorlopige shortlist op extra criterium

Met de toepassing van het toetsingskader in zeef 1.2 wordt het projectalternatief PA1 ('Bus Rapid Transit') niet langer kansrijk geacht, omdat deze niet voldoet aan het criterium 'Bijdrage aan ov-bereikbaarheid nieuwe woon-werklocaties'.

De projectalternatieven PA2 'Nieuwe Schiphol-spoortunnel (Airport Sprinter Plus)', PA3.1 'Verlengen Noord/Zuidlijn tot Schiphol', PA3.2 'Verlengen Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest' en PA3.3 'Verlengen Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord' worden vanuit hun bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe werklocaties (mogelijk) kansrijk geacht. Om tot (mogelijk) kansrijke basisalternatieven te komen, worden de projectalternatieven in **zeef 1.3** onderling vergeleken (zie paragraaf 5.1). In tabel 3.5 is de conclusie schematisch opgenomen.

Tabel 3.5. Resultaten toets voorlopige shortlist

Mogelijke kansrijke nieuwe alternatieven	
PA2	Nieuwe Schipholspoortunnel (Airport Sprinter Plus)
PA3.1	Verlengen Noord/Zuidlijn tot Schiphol
PA3.2	Verlengen Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest
PA3.3	Verlengen Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord



4 Toets nieuwe oplossings-richtingen uit zienswijzen (tweede deel zeef 1.2)

4.1 Aanleiding en proces nieuwe oplossingsrichtingen

Aanleiding nieuwe oplossingsrichtingen
Zoals in hoofdstuk 1 is beschreven, heeft de ontwerp-NRD ter inzage gelegen. Dit had het verkrijgen van zienswijzen als doel. Daarbij werd iedereen ook in de gelegenheid gesteld om voorstellen en adviezen te doen voor andere oplossingsrichtingen, alternatieven en/of tracévarianten dan in de ontwerp-NRD zijn vastgelegd.

Er zijn in totaal 27 zienswijzen met verschillende vragen, voorstellen of meningen binnengekomen. De ingediende zienswijzen zijn afkomstig van overheidsinstanties, buurt- en bewonersverenigingen, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren. In meerdere zienswijzen hebben de indieners meerdere suggesties voor oplossingsrichtingen aangedragen.

Voor de toetsing op kansrijkheid is een ontvankelijkheidstoets uitgevoerd. Hierbij is gekeken of in de zienswijze een oplossingsrichting is benoemd, of deze oplossingsrichting niet eerder is getoetst en of de oplossingsrichting binnen de globale scope van de Verkenning aan de zuidwestkant van Amsterdam past. Dit heeft geleid tot 55 ontvankelijke suggesties. Aangezien een aantal suggesties dezelfde strekking heeft, zijn deze suggesties samengevoegd in 25 nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen, die getoetst zijn op kansrijkheid.

Naast de nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen is in de zienswijzen een faseringsvariant naar voren gekomen. In de zienswijze van ProRail is verzocht om de bestaande metro Noord/Zuidlijn versneld te verlengen tot de Amstelveenseweg. Dit ten behoeve van de vermindering van transfers op Amsterdam Zuid. Dit is geen nieuwe oplossingsrichting, maar dit is in de ontvankelijkheidstoets als mogelijke faseringsvariant voor de metrovarianten naar voren gekomen. Door de gemeente Amsterdam is in aanvulling daarop verzocht om in het geval van een metrovariant te onderzoeken of ook een metrotracé tot en met een halte bij het Schinkelkwartier versneld kan worden aangelegd, mogelijk als tweede stap (na een eerste stap tot aan Amstelveenseweg).

Voor het Schinkelkwartier is het wenselijk als dit ontwikkelgebied zo snel mogelijk wordt ontsloten. Deze faseringsvariant komt niet terug in de toetsing van de nieuwe oplossingsrichtingen, maar wel in paragraaf 4.4 en hoofdstuk 5.

De 25 nieuwe oplossingsrichtingen zijn beschreven in tabel 4.1. De nieuw aangedragen oplossingsrichtingen zijn op dezelfde wijze als de eerdere longlist uit de vorige fase gecodeerd:

- A – Oplossingsrichtingen trein;
- B – Oplossingsrichtingen bus, tram, metro én oplossingsrichtingen, waarin ofwel een combinatie van modaliteiten of nieuwe stationslocaties zijn voorgesteld, en;
- C – Overig.

De codering wordt voorafgegaan door NO (Nieuwe Oplossingsrichting).

Tabel 4.1. Nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit zienswijzen

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOA1	Alternatieve spoorverbinding Hoofddorp-Weesp	Het realiseren van een alternatief treintracé tussen station Hoofddorp en station Weesp (zonder station Schiphol).
NOA2	Alternatieve spoorverbinding Hoofddorp-Weesp	Het ombouwen van de infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50: *Isolatorweg – Sloterdijk - De Vlugtlaan - Jan van Galenstraat – Postjesweg – Lelylaan – Heemstedestraat - Henk Sneevlietweg – Amstelveenseweg - Amsterdam Zuid)* naar de afmetingen van de NS (gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven spoor en bovenleiding), waardoor het systeem in de toekomst kan uitgroeien tot een regio-/metropoolnet.
NOA3	Het - ongeacht de gekozen voorkeursvariant - realiseren van (extra) keermogelijkheden t.h.v. Leiden Centraal, Hoofddorp en Amsterdam Zuid.	Het - ongeacht de gekozen voorkeursvariant - realiseren van extra keermogelijkheden op het spoor, zowel ten oosten als ten westen van Schiphol. Dit betreft het toevoegen van (1) extra wisselmogelijkheden bij de stations (1) Hoofddorp, (2) Leiden Centraal en (3) extra keersporen aan beide zijden van station Amsterdam Zuid. Aanvullend denkt indiener aan twee extra zijperrons bij Hoofddorp.
NOA4	Inzetten van treinmaterieel met meer capaciteit.	Het inzetten van (uniform) treinmaterieel met meer capaciteit (aantal reizigers per trein). In deze oplossingsrichting stoppen de huidige sprinters/intercity's in Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal, waarbij reizigers vanaf deze stations met treinen met meer capaciteit richting Schiphol reizen.
NOA5	City Sprinter	Nieuwe treininfrastructuur voor een hoogfrequente verbinding met City Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds).
NOB1	Station Badhoevedorp	Het – ongeacht de uiteindelijke modaliteitskeuze – realiseren van een ov-halte of station bij Badhoevedorp.
NOB2	BRT-netwerk	BRT (Bus Rapid Transit)-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een stamlijn met vrijliggende businfrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam. Vanuit de hoofdstam waaieren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit via zo veel mogelijk bestaande businfrastructuur. NOB2 betreft een optimalisatie van de BRT-variant (PA1) van de *shortlist* (zie paragraaf 3.4).

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOB3	Metroboog richting Isolatorweg	Een bestaande metrovariant van de *voorlopige shortlist* (PA3.1, 3.2 of 3.3) ten zuiden van metrostation Henk Sneevlietweg aansluiten op de metroring richting Isolatorweg.
NOB4	Metrovariant PA3.1 aan zuidzijde A4	Het – ten behoeve van het beperken van de (geluids)overlast bij Badhoevedorp – realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarna het tracé na het kruisen van de A9 en de A4 via halte Schiphol Noordwest het tracé van metrovariant PA3.1 vervolgt.
NOB5	Metrovariant PA3.3 aan zuidzijde A4	Het – ten behoeve van het beperken van de (geluids)overlast bij Badhoevedorp – realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarbij evenals metro-variant PA3.3 aangesloten wordt op de verlengde Noord-Zuidlijn bij het metrostation Johan Huizingalaan.
NOB6	Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT	Metrovariant 3.3 van de voorlopige shortlist gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest
NOB7	Extra spoortunnel plus metro	Het realiseren van een extra spoortunnel of het uitbreiden van het aantal treinperrons op het station Schiphol Airport combineren met één van de metro-varianten (PA3.1, 3.2 en 3.3).
NOB8	Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.1 voor het beperken van ruimtegebruik en het voorkomen van overlast, waarbij het tracé ten opzichte van metroalternatief PA3.1 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds wordt aangelegd.
NOB9	Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.3 voor het beperken van ruimtegebruik en het voorkomen van overlast, waarbij het tracé ten opzichte van metroalternatief PA3.3 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds wordt aangelegd. Dit tracé wordt gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest.
NOB10	Nieuw metrostation Anderlechtlaan	Het toevoegen van een extra metrostation bij Anderlechtlaan aan één van de metrotracés.
NOB11	Nieuw metrostation Vrijhavenplein/Zuidzijde Schiphol	Het toevoegen van een extra metrostation (na)bij Vrijhavenplein/ zuidzijde Schiphol aan één van de metrotracés.
NOB12	Nieuw metrostation Nieuw Sloten Centrum	Het toevoegen van een extra metrostation bij Nieuw Sloten Centrum aan één van de metrotracés .
NOB13	Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Het verlengen van het metrotracé PA3.2 of 3.3 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep.
NOB14	Schinkeltram	Het realiseren van tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan.
NOB15	Oost-Westlijn (premetro)	Het realiseren van een premetrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, waarbij er een premetrotunnel gerealiseerd wordt tussen het Ecuplein (Amsterdam-Nieuw-West) en Schiphol.
NOB16	Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, met mogelijke corridorhub bij Hoofddorp Zuid	Het verlengen van de metro-varianten PA3.2 en 3.3 tot Hoofddorp-Zuid, waarbij een station met (mogelijke) voorzieningen voor P+R en deelmobiliteit wordt ingericht.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOB17	Het aan de BRT-variant toevoegen van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan	Het realiseren van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan.
NOB18	Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest	Naar aanleiding van de ingediende zienswijze door Schiphol (i.c. Royal Schiphol Group), zijn met de indiener gesprekken aangegaan om meer duidelijkheid te krijgen over de wensen en opvattingen van Schiphol. In die gesprekken heeft Schiphol, als één van de initiatiefnemers van het project OVAH, de ambitie en de noodzaak van het ontwikkelen van een nieuw terminalareaal Noordwest aangegeven en toegelicht. Vanuit die ambitie is NOB18 aangedragen. NOB18 betreft het realiseren van een metrotracé langs de westzijde (i.p.v. oostzijde) van de Maximakazerne om - als alternatief op de metro-varianten PA3.1 en PA3.2 - een metrostation aan zuidzijde Schiphol Noordwest mogelijk te maken. Hierdoor wordt het tevens mogelijk om een extra metrostation te bouwen bij Badhoevedorp.
NOC1	Multimodale Knoop Schiphol (+)	Het (alsnog) realiseren van de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol, waarin bussen zich een niveau hoger bevinden dan het transferdomein
NOC2	Verruiming scope naar (heel) Hoofddorp	Het verruimen van de scope naar (heel) Hoofddorp.

4.2 *Toetsingskader nieuwe oplossingsrichtingen*

De in tabel 4.1 genoemde nieuwe oplossingrichtingen zijn getoetst op kansrijkheid. Daarvoor is het toetsingskader van het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) gebruikt zoals eerder beschreven in paragraaf 2.2, aangevuld met het extra criterium 'Bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties' (zie paragraaf 3.3). Dit toetsingskader is voor de volledigheid weergegeven in tabel 4.2. De nieuwe oplossingsrichtingen zijn daarmee door zeef 1.2 gegaan.

Tabel 4.2. Toetsingskader zeef 1.2

Beoordelingscriterium	Oplossingsrichting voldoet (met aandachtspunten/ opgaven voor het vervolg)	Oplossingsrichting vergt beperkte investeringen, waarmee mogelijk in het nulalternatief	Oplossingsrichting voldoet niet
1. Doelbereik	De maatregel draagt bij aan het oplossen van transferknelpunten op Station Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. De maatregel draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel. De maatregel leidt niet tot een verplaatsing van het probleem naar andere locaties. *Mogelijk zijn er aandachtspunten/ opgaven voor het vervolg*	De maatregel draagt op zichzelf onvoldoende bij aan het doelbereik, maar is wel kansrijk als onderdeel in het nulalternatief of als benuttingsalternatief vanwege beperkte investeringen.	De maatregel draagt onvoldoende bij aan het oplossen van transferknelpunten op Station Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. De maatregel draagt onvoldoende bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel. Het probleem wordt verplaatst naar een andere locatie.
2. Onoverkomelijke belemmeringen	Er zijn geen onoverkomelijke belemmeringen, zoals Natura 2000 of met betrekking tot maakbaarheid. *Mogelijk zijn er aandachtspunten/ opgaven voor het vervolg.*	-	Er zijn onoverkomelijke belemmeringen, zoals Natura 2000 of de maatregel is niet maakbaar.
3. Investeringskosten	De kosten van de maatregel vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard + 50%. *Mogelijk zijn er aandachtspunten voor het vervolg*	De oplossingsrichting vergt beperkte investeringen, waarmee mogelijk in het nulalternatief of als benuttingsalternatief.	De kosten van de oplossing zijn hoger dan het beoogde budget van €3 miljard (bandbreedte +50%).
4. Bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties	De ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties verbetert per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040	In de oplossingsrichting verbetert de ov-bereikbaarheid per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Op sommige woon- en werklocaties blijft de ov-bereikbaarheid gelijk of verslechtert de ov-bereikbaarheid.	In de oplossingsrichting verslechtert de ov-bereikbaarheid per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

4.3. Resultaten

In **Bijlage 6** is de beoordeling van de nieuwe oplossingsrichtingen op kansrijkheid aan de hand van het in paragraaf 3.2 beschreven toetsingskader opgenomen. Per oplossingsrichting is een factsheet toegevoegd, inclusief een korte toelichting.
De toetsing op het criterium 'Bijdrage aan ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties' is uitgebreid vastgelegd in **Bijlage 7**.

In onderstaande tabellen 4.3, 4.4 en 4.5 is de toetsing van de oplossingsrichtingen op kansrijkheid samengevat, waarbij de groen gearceerde oplossingsrichtingen mogelijk kansrijk zijn en de rood gearceerde oplossingsrichtingen niet kansrijk worden geacht en daarmee afvallen voor de volgende fase van de Verkenning OVAH.

A – Oplossingsrichtingen trein

Tabel 4.3. Samenvatting beoordeling nieuwe oplossingsrichtingen trein

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOA1	Alternatieve spoorverbinding Hoofddorp-Weesp	Het realiseren van een alternatief treintracé tussen station Hoofddorp en station Weesp biedt extra spoorcapaciteit, wat het huidig spoornetwerk kan ontlasten. Het alternatief treintracé tussen station Hoofddorp en station Weesp heeft echter - in lijn met de beoordeling van oplossingsrichting A6 uit de longlist ('Het realiseren van een extra spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om', zie paragraaf 2.3) – een onvoldoende doelbereik, want (1) deze oplossingsrichting lost het knelpunt in de Schipholspoortunnel niet op en (2) de druk op de transferfaciliteiten op Schiphol Airport en Amsterdam Zuid wordt niet opgelost en/of verplaatst. De oplossingsrichting wordt derhalve niet kansrijk geacht.
NOA2	Ombouwen infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50) naar de afmetingen van de NS.	Het ombouwen van de infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50: Isolatorweg – Sloterdijk - De Vlugtlaan - Jan van Galenstraat – Postjesweg – Lelylaan – Heemstedestraat - Henk Sneevlietweg – Amstelveenseweg - Amsterdam Zuid) naar de afmetingen van de NS (gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven spoor en bovenleiding) draagt niet bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, waardoor intensivering van internationaal treinverkeer niet mogelijk is. De oplossingsrichting heeft tevens geen oplossende werking voor de transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid. De oplossingsrichting draagt niet bij aan doelbereik en wordt derhalve niet kansrijk geacht.
NOA3	Het - ongeacht de gekozen voorkeursvariant - realiseren van (extra) keermogelijkheden t.h.v. Leiden Centraal, Hoofddorp en Amsterdam Zuid.	Het – ongeacht de gekozen voorkeursvariant – realiseren van extra keermogelijkheden op het spoor (extra wisselmogelijkheden bij de stations (1) Hoofddorp, (2) Leiden Centraal en (3) extra keersporen aan beide zijden van station Amsterdam Zuid en (4) twee extra zijperrons bij station Hoofddorp) draagt bij aan een betere bijsturing (tijdelijk aanpassen van de dienstregeling bij verstoringen). Deze maatregel levert zelfstandig geen bijdrage aan de vier projectdoelen: de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties verbetert niet, de transferproblematiek op Schiphol en op Amsterdam Zuid vermindert niet en dat geldt ook voor de capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel en de mogelijkheid om extra internationale treinen te rijden. De oplossingsrichting wordt niet in de verkenning betrokken maar is wel als suggestie aan NS en ProRail meegegeven.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOA4	Inzetten van treinmaterieel met meer capaciteit.	Het inzetten van (uniform) treinmaterieel met meer capaciteit (aantal reizigers per trein) vanaf de stations Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal draagt niet bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel (aangezien (bestaande) lijnverbindingen niet wijzigen) en maakt derhalve de intensivering van internationaal treinverkeer niet mogelijk. De oplossingsrichting vermeerdert de druk op de transferfaciliteiten van Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en station Hoofddorp, doordat er een extra overstap bij de stations Amsterdam Zuid en Hoofddorp gecreëerd wordt en er treinmateriaal met meer capaciteit de huidige Schipholspoortunnel en Schiphol Airport inrijdt. Het inzetten van treinmaterieel met meer capaciteit is met de huidige infrastructuur tevens technisch niet mogelijk, aangezien vastgesteld is dat de infrastructuurcapaciteit van de treinperrons reeds volledig benut is [Rapportage Bereikbaarheid, als onderdeel van ZWASH fase 5, dd. 24-11-2021].
NOA5	City Sprinter	Het bieden van een hoogfrequente treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds) draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Bij deze oplossingsrichting verbetert tevens de ov-bereikbaarheid van zeven nieuwe woon- en werklocaties en blijft op een locatie de ov-bereikbaarheid gelijk aan de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. In dit stadium zijn er aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. Deze oplossingsrichting is derhalve (mogelijk) kansrijk.

B – Oplossingsrichtingen bus, tram, metro én oplossingsrichtingen, waarin ofwel een combinatie van modaliteiten of nieuwe stationslocaties zijn voorgesteld

Tabel 4.4. Samenvatting beoordeling nieuwe oplossingsrichtingen bus, tram, metro en oplossingsrichtingen, waarin ofwel een combinatie van modaliteiten of nieuwe stationslocaties zijn voorgesteld

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOB1	Station Badhoevedorp	Het realiseren van een ov-halte of station bij Badhoevedorp (ongeacht de modaliteitskeuze) draagt alleen in combinatie met één van de kansrijke alternatieven bij aan doelbereik. Bij deze oplossingsrichting verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande trein- en metrovarianten (PA2, 3.1 of 3.2) – de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocatie Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest ten opzichte van de referentiesituatie 2040. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. De oplossingsrichting wordt derhalve – onder voorbehoud van de nadere toetsing van de impact op (1) de vervoerwaarde[6], (2) de reistijd, (3) technische showstoppers, inpasbaarheid risico's en/of ontwerpuitgangspunten – in combinatie met één van de kansrijke alternatieven (mogelijk) kansrijk geacht.
NOB2	BRT-netwerk	Een optimalisatie van het BRT-alternatief (PA1) van de voorlopige shortlist (zie paragraaf 3.4) verbetert de ov-bereikbaarheid per saldo van nieuwe woon- en werklocaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Deze BRT-oplossingsrichting kan mogelijk tevens functioneren als substituut voor de Sprinterdienst tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam (of dit daadwerkelijk kan, vraagt nadere uitwerking en onderzoek). In dit stadium zijn er aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. Deze oplossingsrichting is derhalve (mogelijk) kansrijk.
NOB3	Metroboog richting Isolatorweg	Het aansluiten ten zuiden van metrostation Henk Sneevlietweg van één van de bestaande metrovarianten van de shortlist (PA3.1, 3.2 of 3.3) op de metroring richting Isolatorweg draagt alleen in combinatie met één van de bestaande metrovarianten van de shortlist (PA3.1, 3.2 of 3.3) bij aan Doelbereik: met de komst van één van de metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) verdwijnen de Airport Sprinters uit de Schipholspoortunnel, waardoor de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel vergroot wordt en de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk wordt. Deze oplossingsrichting verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties Schinkelkwartier, Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Met betrekking tot de maakbaarheid (in relatie tot de technische inpassing en dienstregeling) worden aandachtspunten gezien. (On)mogelijkheden dienen nader te worden beschouwd. Ook zijn in dit stadium aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. Deze oplossingsrichting is derhalve in combinatie (mogelijk) kansrijk.

[6] Vervoerwaarde is het verwachte vervoersvolume (aantal reizigers) in een bepaalde regio op grond van het inwoneraantal, de werkgelegenheid en overige voorzieningen.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOB4	Metrovariant PA3.1 aan zuidzijde A4	Het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 (langs de Oude Haagseweg, waarna het tracé na het kruisen van de A9 en de A4 via halte Schiphol Noordwest het tracé van metrovariant PA3.1 vervolgt) draagt, net als PA3.1, bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt derhalve (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Bij NOB4 verslechtert de ov-bereikbaarheid op twee nieuwe woon- en werklocaties, blijft gelijk op twee locaties en verbetert op vier locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. In de rapportage Advies eerste trechtering – Verlengen Noord/Zuidlijn is deze uitwerking als schakels 1D, 1E en 2B reeds afgevallen vanuit technische eisen en vervoerslogica, terwijl de ruimtelijke inpassing in relatie tot A-wegen en de ontwikkeling in Schinkelkwartier technisch complex en onwenselijk is. De oplossingsrichting wordt derhalve niet kansrijk geacht.
NOB5	Metrovariant PA3.3 aan zuidzijde A4	Het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 (langs de Oude Haagseweg, waarbij evenals metro-variant PA3.3 aangesloten wordt op de verlengde Noord-Zuidlijn bij het metrostation Johan Huizingalaan) draagt, net als PA3.3 (met metro-tracé aan de noordkant van de Rijksweg A4), bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt derhalve (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Bij NOB5 blijft de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk, terwijl de ov-bereikbaarheid op zeven locaties verbetert ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties, maar ten opzichte van PA3.3 (met ligging aan noordzijde A4) treedt een relatieve verslechtering op vanwege een grotere afstand tot enkele nieuwe woon-werklocaties. In de rapportage Advies eerste trechtering – Verlengen Noord/Zuidlijn is deze uitwerking als schakels 1D en 1E reeds afgevallen vanuit technische eisen en vervoerslogica, terwijl de ruimtelijke inpassing in relatie tot ontwikkeling in Schinkelkwartier onwenselijk is. De oplossingsrichting wordt derhalve niet kansrijk geacht.
NOB6	Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT	Metrovariant 3.3 van de shortlist (zie PA3.3 in paragraaf 3.4) gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Het doelbereik van PA3.3 wordt op bovenstaande punten niet groter door toevoeging van een BRT. De oplossingsrichting verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040. In dit stadium zijn er aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. Deze oplossingsrichting wordt als aanvulling (mogelijk) kansrijk geacht.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOB7	Extra spoortunnel plus metro	Het realiseren van een extra spoortunnel combineren met één van de metro-varianten (PA3.1, 3.2 en 3.3) draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt derhalve (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. NOB7 verbetert per saldo de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. In dit stadium zijn er aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De oplossingsrichting wordt echter niet kansrijk geacht, doordat de investeringskosten van de oplossing hoger zijn dan het beoogde budget van €3 miljard (+50% bandbreedte).
NOB8	Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.1 (waarbij het tracé ten opzichte van metroalternatief PA3.1) vanaf de Johan Huizingalaan richting Schiphol ondergronds wordt aangelegd) draagt, net als 3.1, bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt derhalve (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Het doelbereik van PA3.1 wordt op bovenstaande punten niet groter door een langer ondergronds tracé. NOB8 verbetert, net als PA3.1, de ov-bereikbaarheid op vier locaties, blijft gelijk op twee locaties en verslechtert op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. In dit stadium zijn er aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%.
NOB9	Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.3 (waarbij het tracé ten opzichte van metroalternatief PA3.3 vanaf de Johan Huizingalaan richting Schiphol ondergronds wordt aangelegd) draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt derhalve (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Het doelbereik van PA3.3 wordt op bovenstaande punten niet groter door een langer ondergronds tracé. De oplossingsrichting verbetert, net als bij PA3.3, de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOB10	Nieuw metrostation Anderlechtlaan	Het toevoegen van een extra metrostation bij Anderlechtlaan draagt alleen in combinatie met één van de bestaande metrovarianten van de shortlist (PA3.1, 3.2 of 3.3) bij aan Doelbereik: met de komst van één van de metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) verdwijnen de Airport Sprinters uit de Schipholspoortunnel, waardoor de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel vergroot wordt en de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk wordt. De oplossingsrichting verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier ten opzichte van de referentiesituatie 2040. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. De oplossingsrichting wordt derhalve – onder voorbehoud van de nadere toetsing van de impact op (1) de vervoerwaarde, (2) de reistijd, (3) technische showstoppers, inpasbaarheid risico's en/of ontwerpuitgangspunten – in combinatie (mogelijk) kansrijk geacht.
NOB11	Nieuw metrostation Vrijhavenplein/Zuidzijde Schiphol	Dit aanvullende metrostation voegt relatief geringe extra vervoerwaarde toe, terwijl het metrostation ten gevolge van het ondergronds kruisen van de bestaande Schipholspoortunnel op grote diepte dient te worden gerealiseerd. Dit werkt kosten- en risicoverhogend. Op basis van expert judgement, wegen de kosten en bouwrisico's voor bouwen op grote diepte (constructieput) niet op tegen de toegevoegde waarde voor reizigers naar kantoren zuidzijde. Omwille van bovenstaande redenen, wordt deze oplossingsrichting niet kansrijk geacht.
NOB12	Nieuw metrostation Nieuw Sloten Centrum	Indien een extra metrostation (na)bij Nieuw Sloten Centrum aan één van de metrotracés toegevoegd wordt, wijzigt het tracé van de (kansrijke) metro-alternatieven PA3.1, P3.2 en P3.3 fors, wat de reistijd negatief beïnvloedt. De (extra) vervoerwaarde is beperkt. De ruimtelijke inpassing van de tunnel (onder woningen door) en dit metrostation ondergronds is vanwege de ligging onder Nieuwe Sloten zeer complex en werkt derhalve kosten- en risico verhogend. Omwille van bovenstaande redenen, wordt deze oplossingsrichting niet kansrijk geacht.
NOB13	Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Het verlengen van de metro-varianten PA3.2 en 3.3 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep draagt net als PA 3.2 en PA 3.3, bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Het doelbereik wordt op bovenstaande punten niet groter door een verlengd tracé. NOB13 verbetert per saldo de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. In dit stadium zijn er aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. Het verlengen van de metrovariant PA3.2 of PA3.3 Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep is derhalve (mogelijk) kansrijk.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOB14	Schinkeltram	Het realiseren van tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op één van de metro-alternatieven bij metrostation Johan Huizingalaan valt (voor een groot deel) buiten het plan- en studiegebied. In de metrovarianten PA3.1, 3.2 en 3.3 verbetert al de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocatie Schinkelkwartier, door de hoogwaardige verbinding met Amsterdam Zuid, Amsterdam Centrum en Schiphol vanaf station Johan Huizingalaan. Een extra tramverbinding met Amsterdam Centrum zou slechts in geringe mate een verbetering zijn bovenop een van deze metroverbindingen, terwijl een extra tramverbinding aanvullende investeringskosten vergt. Er zijn derhalve geen argumenten voor het combineren van deze modaliteiten.
NOB15	Oost-Westlijn (premetro)	De oplossingsrichting fungeert niet als substituut voor de Airport Sprinter, aangezien de Oost-Westlijn een andere lijnverbinding heeft dan de Airport Sprinter. De oplossingsrichting vervangt daarmee de Airport Sprinter niet en draagt derhalve niet bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (3) maakt de intensivering van internationaal treinverkeer niet mogelijk. De oplossingsrichting wordt derhalve niet kansrijk geacht.
NOB16	Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, met mogelijke corridorhub bij Hoofddorp Zuid	Het verlengen van de metro-varianten PA3.2 en 3.3 tot Hoofddorp-Zuid en/of Schiphol Trade Park (ervan uitgaande dat er een station met voorzieningen voor P+R en deelmobiliteit wordt ingericht), draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Het doelbereik wordt op bovenstaande punten niet groter door een verlengd tracé. NOB16 verbetert per saldo de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. In dit stadium zijn er aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. Het verlengen van de metrovariant PA3.2 of PA3.3 tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park is derhalve als oplossingsrichting (mogelijk) kansrijk.
NOB17	Het aan de BRT-variant toevoegen van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan	Het realiseren van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan wordt als onderdeel van NOB2 beschouwd.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOB18	Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest	Het – als variant op de metro-varianten PA3.1 of PA3.2 – realiseren van een metrotracé langs de westzijde (i.p.v. oostzijde) van de Maximakazerne (waardoor zowel een metrostation aan zuidzijde Schiphol Noordwest als een (extra) metrostation (na)bij Badhoevedorp mogelijk wordt), draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, draagt (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid, en maakt de intensivering van internationaal treinverkeer mogelijk. Ten opzichte van PA3.1 en PA3.2, heeft dit alternatief een langere reistijd door een langer metrotracé, wat – indien een nieuw terminaalareaal Noordwest wordt gerealiseerd – verdedigbaar is. Bij NOB18 in combinatie met PA3.1 verbetert de ov-bereikbaarheid op vier locaties, blijft gelijk op twee locaties en verslechtert op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Bij NOB18 in combinatie met PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven nieuwe woon- en werklocaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. In dit stadium zijn er aandachtspunten geconstateerd met betrekking tot de milieuaspecten Natuur, Stikstof en Water, die in het vervolgtraject nader verkend en/of uitgewerkt dienen te worden. De investeringskosten van de oplossingsrichting vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard plus een bandbreedte van 50%. NOB18 is als aanpassing van PA3.1 of PA3.2 (mogelijk) kansrijk, indien een nieuwe terminal Noordwest wordt gerealiseerd.

C – Oplossingsrichtingen overig

Tabel 4.5. Samenvatting beoordeling oplossingsrichtingen overig

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving oplossingsrichting
NOC1	Multimodale Knoop Schiphol (+)	Het opwaarderen van het station Schiphol Airport ('MKS-plus') is in ZWASH fase 5 reeds als maatregel C5 beschouwd en afgevallen. Het project Multimodale knoop Schiphol wordt in de MIRT-verkenning als autonoom en raakvlakproject beschouwd.
NOC2	Verruiming scope naar (heel) Hoofddorp	In de nieuw aangedragen oplossingsrichtingen NOB2 en NOB16 worden meer delen van Hoofddorp ontsloten. Na de realisatie van het nieuwe ov-systeem, wordt het vervoerplan voor (heel) Hoofddorp integraal beschouwd door de Vervoerregio. Deze oplossingsrichting is derhalve als NOC2 niet nader uitgewerkt en getoetst.

4.4 *Conclusie toetsing oplossingen uit zienswijzen*

Uit de toetsing van de nieuwe oplossingsrichtingen uit zienswijzen op kansrijkheid in zeef 1.2 volgt dat er elf oplossingsrichtingen zijn aangedragen die mogelijk kansrijk zijn om - als nieuw alternatief of als optimalisatie (aanpassing/aanvulling) van een kansrijk alternatief uit de vorige fase - in de MIRT-verkenning of in de planning- en studiefase te betrekken. Naast de nieuwe oplossingsrichtingen is een mogelijke faseringsvariant naar voren gekomen voor het versneld verlengen van de Noord/Zuidlijn tot de Amstelveenseweg en/of het Schinkelkwartier.

Tot deze elf mogelijk kansrijke oplossingsrichtingen behoren twee mogelijk kansrijke alternatieven: de City Sprinter (NOA5) en het BRT-netwerk (NOB2). Dit betreffen totaaloplossingen voor de opgave. De overige negen mogelijk kansrijke oplossingsrichtingen dragen zelfstandig onvoldoende bij aan de doelstellingen, maar zijn mogelijke aanvullingen op en/of aanpassingen van kansrijke alternatieven. Dit betreffen deeloplossingen. In tabel 4.6 is de conclusie na de toepassing van zeef 1.2 schematisch weergegeven.

Tabel 4.6. Resultaten toets op kansrijkheid nieuwe oplossingsrichtingen

Mogelijke kansrijke nieuwe alternatieven (totaaloplossingen voor de opgave)	
NOA5	City Sprinter
NOB2	BRT-netwerk

Mogelijk kansrijke aanpassing/aanvulling van een kansrijke oplossingsrichting (deeloplossingen)	
NOB1	Station Badhoevedorp
NOB3	Metroboog richting Isolatorweg
NOB6	Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT
NOB8	Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds
NOB9	Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT
NOB10	Nieuw metrostation Anderlechtlaan
NOB13	Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw Vennep
NOB16	Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid
NOB18	Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest

Mogelijke faseringsvariant	
-	Faseringsvariant met het versneld verlengen van de Noord/Zuidlijn tot de Amstelveenseweg en/of (vervolgens) het Schinkelkwartier



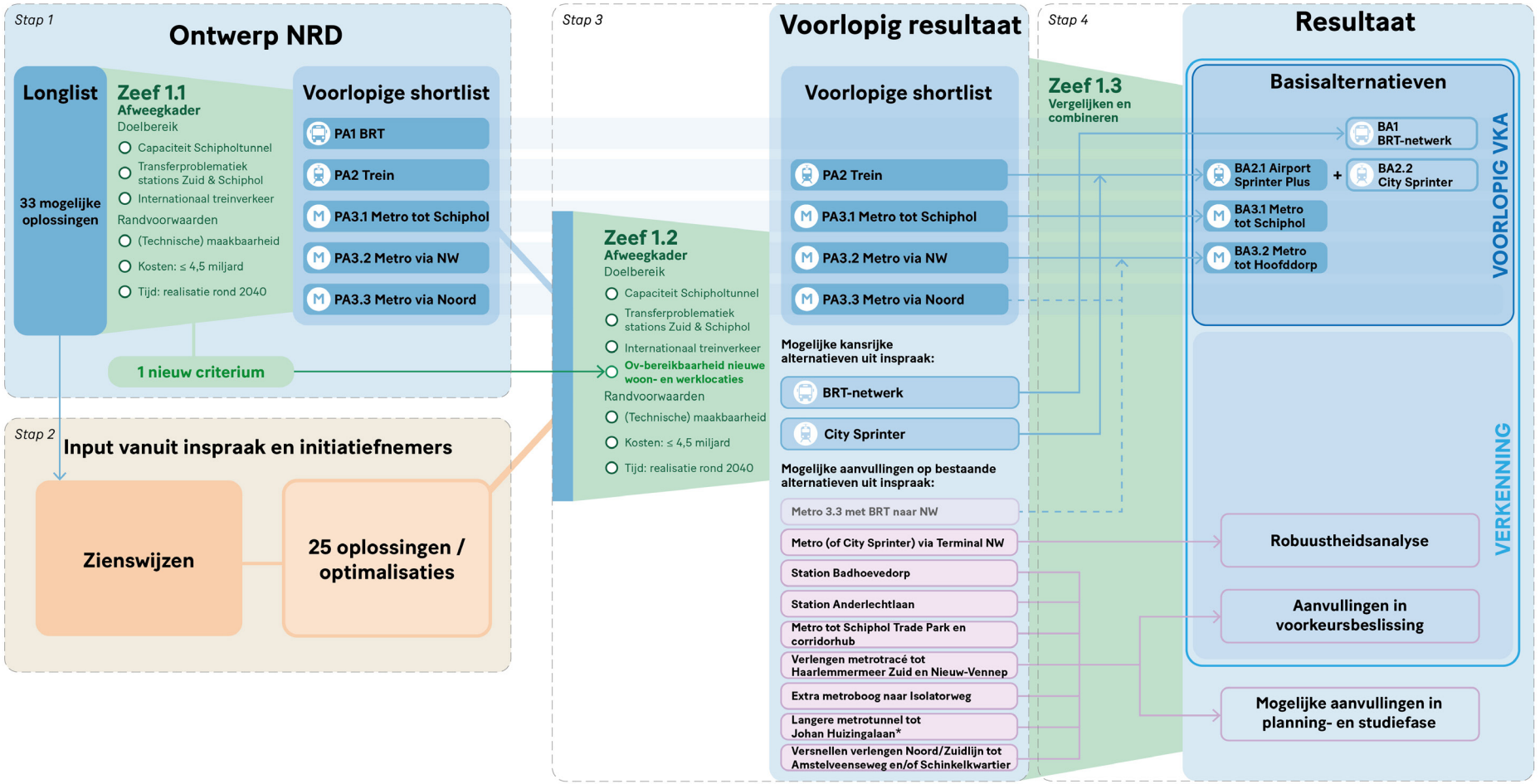
5 Totstandkoming Basisalternatieven (zeef 1.3)

In de voorgaande hoofdstukken zijn verschillende toetsingen van oplossingsrichtingen beschreven. Zoals toegelicht in hoofdstuk 2 is in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) tot een *voorlopige shortlist* met vijf kansrijke projectalternatieven en -varianten gekomen, wat in deze rapportage zeef 1.1 is genoemd. In hoofdstuk 3 en 4 stond zeef 1.2 centraal waarbij het afweegkader is toegepast op de voorlopige shortlist uit de vorige fase (hoofdstuk 3) en op de nieuw aangedragen oplossingen uit zienswijzen (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 3 is de voorlopige shortlist uit de vorige fase alleen getoetst op het nieuwe criterium, de ov bereikbaarheid van nieuwe woon-werklocaties. De andere criteria waren immers al getoetst. In hoofdstuk 4 zijn mogelijke nieuwe kansrijke oplossingen uit zienswijzen bepaald door de aangedragen oplossingen te toetsen op ontvankelijkheid en vervolgens aan het gehele afweegkader.

In dit hoofdstuk zijn de verschillende resultaten vergeleken en gecombineerd tot een nieuwe definitieve shortlist met mogelijk kansrijke alternatieven voor de beoordelingsfase van de Verkenning. Dit worden de basisalternatieven genoemd. Deze basisalternatieven vormen de onderzoekscope voor de beoordelingsfase van de Verkenning en worden in die fase nader uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld.

De totstandkoming van deze basisalternatieven op basis van vergelijken en combineren noemen we **zeef 1.3.** In figuur 5.1 is de totstandkoming van de basisalternatieven met zeef 1 gevisualiseerd.

Zeef 1



* De mogelijke aanpassing/aanvulling langere metrotunnel Johan Huizingalaan wordt -indien de effecten daartoe aanleiding geven- als onderdeel van de beoordelingsfase voor BA3.1 nader beschouwd.

Figuur 5.1. Schematische weergave resultaten zeef 1 MIRT-verkenning OVAH

Na de toepassing van zeef 1.1 en zeef 1.2, resteren zestien (mogelijk) kansrijke oplossingsrichtingen:

Uit de voorlopige shortlist resteren vier projectalternatieven (zie in blauw weergegeven in figuur 5.1 in de kolom 'voorlopig resultaat'):
- Nieuwe Schipholspoortunnel (Airport Sprinter) (PA2 Trein);
- Verlenging Noord/Zuidlijn tot Schiphol (PA3.1 Metro tot Schiphol);
- Verlenging Noord/Zuidlijn via Schiphol Noordwest (PA3.2 Metro via NW);
- Verlenging Noord/Zuidlijn via Schiphol Noord (PA.3.3 Metro via Noord).

Uit de toetsing op kansrijkheid van nieuwe oplossingen uit zienswijzen volgen elf nieuwe mogelijk kansrijke oplossingsrichtingen en één faseringsvariant. Hiervan betreffen twee oplossingsrichtingen mogelijk kansrijke alternatieven (zie in licht blauw weergegeven in figuur 5.1 in de kolom 'voorlopig resultaat'):
- City Sprinter (NOA5), en;
- BRT-netwerk (NOB2).

Daarnaast zijn uit de toetsing op kansrijkheid negen mogelijk kansrijke aanpassingen/aanvullingen en één faseringsvariant naar voren gekomen (zie in paars weergegeven in figuur 5.1 in de kolom 'voorlopig resultaat'):
- Station Badhoevedorp (NOB1);
- Metroboog richting Isolatorweg (NOB3);
- Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT (NOB6);
- Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds (NOB8);
- Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT (NOB9);
- Nieuw metrostation Anderlechtlaan (NOB10);
- Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw Vennep (NOB13);
- Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid (NOB16);
- Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest (NOB18), en;
- De faseringsvariant: het versneld verlengen van de Noord/Zuidlijn tot de Amstelveenseweg en/of (vervolgens) het Schinkelkwartier.

Bovenstaande mogelijk kansrijke oplossingsrichtingen worden in zeef 1.3 vergeleken en gecombineerd. In paragraaf 5.1 worden de resultaten van zeef 1.3 toegelicht. In paragraaf 5.2 worden vervolgens de basisalternatieven nader beschreven. Paragraaf 5.3 gaat ten slotte in op gevoeligheidsanalyses.

5.1 Toepassing en resultaten zeef 1.3

In **zeef 1.3** worden de mogelijke kansrijke oplossingsrichtingen per modaliteit vergeleken. In deze paragraaf worden eerst de mogelijk kansrijke alternatieven nader beschouwd en afgewogen in **zeef 1.3a.** Vervolgens worden de aanpassingen van en/of aanvullingen op kansrijke alternatieven in **zeef 1.3b** beschouwd.

5.1.1 Zeef 1.3a – mogelijk kansrijke alternatieven

Vanuit een zinvolle effectbepaling is voor de mogelijke kansrijke alternatieven per modaliteit beschouwd in welke mate de alternatieven onderscheidend zijn op één toetsingscriterium of een aantal toetsingscriteria, en daarom vanuit die onderscheidenheid prevaleren als mogelijk kansrijke oplossingsrichting(en). Met de toepassing van zeef 1.3a zijn op deze wijze de basisalternatieven per modaliteit bepaald, die in de beoordelingsfase nader worden uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld.

Basisalternatief modaliteit Bus Rapid Transit

Na de toepassing van het toetsingskader in zeef 1.2, is het projectalternatief van de eerdere voorlopige shortlist uit de ontwerp NRD PA1 'Bus Rapid Transit' niet langer kansrijk bevonden vanuit het criterium verbeteren ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties. De nieuwe oplossingsrichting NOB2 'BRT-netwerk' is een optimalisatie van PA1 'Bus Rapid transit' (zie ook paragraaf 3.4). Deze is na de toetsing op kansrijkheid in hoofdstuk 4 wel mogelijk kansrijk bevonden, doordat bij NOB2:
- de modaliteit bus meer in zijn kracht is uitgewerkt, waarbij het BRT-systeem met snelbusnetwerk meerdere verschillende bestemmingen aandoet en daarom voor een betere regionale bereikbaarheid zorgt;
- nieuwe woon- en werklocaties rechtstreekser worden ontsloten;
- niet alle bussen halteren op Zuid, waardoor de inpassing – hoewel nog steeds complex – vergemakkelijkt wordt ten opzichte van PA1, en;
- de BRT en snelbussen een aantrekkelijk alternatief kunnen worden voor reizen naar bestemmingen, die niet direct met de trein bereikbaar zijn.

Conclusie zeef 1.3a modaliteit Bus Rapid Transit
Na de toepassing van **zeef 1.3a**, wordt de oplossingsrichting 'BRT-netwerk' het basisalternatief voor de modaliteit Bus Rapid Transit.

Dit basisalternatief 1 **(BA1)** is in paragraaf 5.2.1 nader beschreven.

Basisalternatieven modaliteit Trein
Na de toepassing van het toetsingskader in **zeef 1.2**, zijn zowel het projectalternatief van de eerdere voorlopige shortlist uit de ontwerp NRD PA2 'Nieuwe Schipholspoortunnel' (hierna 'Airport Sprinter Plus' genoemd) als de vanuit het zienswijzeproces ingebrachte nieuwe oplossingsrichting City Sprinter (NOA5) mogelijk kansrijk bevonden. In **zeef 1.3a** is vanuit een zinvolle effectbepaling voor deze alternatieven beschouwd in welke mate de alternatieven onderscheidend zijn op een toetsingscriterium of een aantal toetsingscriteria, en daarom vanuit die onderscheidenheid prevaleren.

PA2 ('Airport Sprinter Plus') biedt een hoogfrequente, snelle treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. Het betreft de doorontwikkeling van de Airport Sprinter die met de ingang van de dienstregeling 2025 is gaan rijden. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station, bij Schiphol Centrum. Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een lange extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp. Inzet is dat dit alternatief het mogelijk maakt dat Sprinters niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden. Bij dit alternatief maken ook overige Sprinters gebruik van de nieuwe treintunnel. Deze treinen rijden vervolgens ook niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel. Bij dit alternatief komt hierdoor meer treincapaciteit in de Schipholspoortunnel vrij dan bij de nieuwe oplossingsrichting NOA5 ('City Sprinter').

Ook NOA5 ('City Sprinter') biedt een hoogfrequente treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds). Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een korte extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp. Inzet is dat de City Sprinter het mogelijk maakt dat de Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden, maar door de nieuwe tunnel. NOA5 levert met meer stations een grotere bijdrage aan de OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties dan PA2. Vanwege het korte(re) tunneltracé vergt NOA5 waarschijnlijk minder investeringen dan PA2.

Aangezien uit de vergelijking tussen PA2 en NOA5 volgt dat beide oplossingsrichtingen onderscheidende sterktes en zwaktes kennen en onderscheidende beslisinformatie opleveren qua tracé, stations, transfers, inpassing, aantal treinen in de bestaande tunnel en kosten, worden zowel PA2 als NOA5 als basisalternatieven voor de modaliteit Trein gehanteerd.

Conclusie zeef 1.3a modaliteit Trein
Na de toepassing van **zeef 1.3a**, worden het projectalternatief **'Airport Sprinter Plus'** en de nieuwe oplossingsrichting **'City Sprinter'** de basisalternatieven voor de modaliteit Trein.

Het basisalternatief **Airport Sprinter Plus (BA2.1)** is in paragraaf 5.2.2 nader beschreven.

Het basisalternatief **City Sprinter (BA2.2)** is in paragraaf 5.2.3 nader beschreven.

Basisalternatieven modaliteit Metro
Na de toepassing van het toetsingskader in **zeef 1.2**, zijn de projectalternatieven PA3.1 'Verlenging Noord/Zuidlijn tot Schiphol', PA3.2 'Verlenging Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest en PA3.3 'Verlenging Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord' mogelijk kansrijk bevonden. In **zeef 1.3a** is vanuit een zinvolle effectbepaling voor deze alternatieven beschouwd in welke mate de alternatieven onderscheidend zijn op eenn toetsingscriterium of een aantal toetsingscriteria, en daarom vanuit die onderscheidenheid prevaleren.

In tegenstelling tot PA3.2 en PA3.3, wordt de Noord/Zuidlijn bij PA3.1 verlengd tot Schiphol. Als gevolg van deze kortere verlenging, onderscheidt PA3.1 zich kostentechnisch ten opzichte van PA3.2 en PA3.3. Daartegenover staat dat de ov-bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werklocaties Stationsgebied Hoofddorp, Schiphol Trade Park en Westflank Haarlemmermeer met PA3.1 verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie 2040, terwijl PA3.2 en PA3.3 de ov-bereikbaarheid van deze nieuwe woon- en werklocaties verbetert ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

In PA3.1 loopt het tracé van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol via Schiphol Noordwest, waarbij het metrostation op Schiphol Centrum bovengronds gepositioneerd wordt. Het tracé van PA3.2 loopt ook via Schiphol Noordwest, waarbij in tegenstelling tot PA3.1 het metrostation Schiphol Centrum ondergronds is voorzien. Na Schiphol Centrum loopt het tracé door tot Hoofddorp, waar opstel- en behandelcapaciteit voor de (nieuwe) metro's is voorzien.

Het tracé van metrovariant PA3.3 wijkt ten opzichte van het tracé van metrovariant PA3.2 alleen af tussen Anderlechtlaan en Schiphol Centrum. Daar kruist het tracé van PA3.3 de A4 en de A9 naar het bovengronds metrostation Schiphol Noord, van waaruit het tracé door een boortunnel naar het ondergrondse metrostation Schiphol Centrum voert.

Tussen Anderlechtlaan en Schiphol Centrum scoort PA3.3 in mindere mate dan metrovariant PA3.2 op de ov-bereikbaarheid van de woon- en werklocatie Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest: PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest, terwijl de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest bij PA3.3 gelijkt blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Op hetzelfde tracédeel verbetert in PA3.3 de ov-bereikbaarheid van nieuwe werklocatie Schiphol Noord, terwijl in PA3.2 de ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord gelijk blijft aan de referentiesituatie 2040. In de inventarisatie van nieuwe woon- en werklocaties is echter geconstateerd dat de ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord in de referentiesituatie 2040 al goed is. Hierdoor levert PA3.2 in verhouding meer voordeel op dan PA3.3 voor de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.

Reeds in het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) is daarnaast geconstateerd dat de civieltechnische maakbaarheid van metrotracé van PA3.3 meer risicovol is dan het metrotracé van PA3.2, terwijl de reistijdwinsten van PA3.2 en PA3.3 vergelijkbaar zijn (zie Bijlage 3). Dit resulteert in een lagere baten/kosten-ratio voor PA3.3 ten opzichte van PA3.2 (zie de Integrale eindrapportage van ZWASH fase 5, 2021). Samengevat wijkt PA3.3 maar voor een klein deel af van PA3.2 en op dat afwijkende deel kent PA3.3 nadelen ten opzichte van PA3.2. Daar staan geen plussen tegenover. Daarom is PA3.3 in de onderlinge vergelijking komen te vervallen.

Aangezien PA3.1 op het criterium investeringskosten dermate onderscheidend is ten opzichte van PA3.2 (en PA3.3), wordt PA3.1 naast PA3.2 als basisalternatief voor de modaliteit metro in de beoordelingsfase beschouwd.

Conclusie zeef 1.3a modaliteit Metro
Na de toepassing van **zeef 1.3a**, worden de projectalternatieven **'Metro tot Schiphol'** en **'Metro tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest'** de basisalternatieven voor de modaliteit Metro.

Het basisalternatief **Metro tot Schiphol' (BA3.1)** is in paragraaf 5.2.4 nader beschreven.

Het basisalternatief **'Metro tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest' (BA3.2)** is in paragraaf 5.2.5 nader beschreven.

5.1.1 Zeef 1.3b – mogelijk kansrijke aanvullingen/aanpassingen

In de beoordelingsfase ligt de focus op de voorgaand beschreven basisalternatieven. Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk is beschreven, zijn ook een negental nieuwe oplossingsrichtingen als mogelijk kansrijk beoordeeld. Deze betreffen een aanpassing van of aanvulling op een alternatief. Het zijn optimalisaties die de basisalternatieven als principeoplossing niet veranderen. In onderstaande tabel zijn de aanpassingen en/of aanvullingen nader beschouwd, waarbij beschreven is op welke wijze de aanpassingen en/of aanvullingen in relatie tot de basisalternatieven in het vervolg van het project OVAH worden meegenomen. Daarnaast wordt in de tabel ingegaan op de faseringsvariant om de Noord/Zuidlijn tot Amstelveenseweg en/of Schinkelkwartier versneld te verlengen.

Tabel 5.1. Mogelijke aanvullingen/aanpassingen na toepassing zeef 1.3a

Oplossingsrichting	Vervolg
NOB1 Station Badhoevedorp	De (mogelijke) kansrijkheid van een voorkeursalternatief is niet afhankelijk van het realiseren van een station Badhoevedorp. Een station Badhoevedorp kan de vervoerwaarde en de reistijd van het voorkeursalternatief wel beïnvloeden. Een station Badhoevedorp draagt daarnaast mogelijk bij aan de ov-bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werklocatie Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Vanuit de mogelijke bijdrage aan doelbereik en ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, kan NOB1 een kansrijke aanvulling zijn. Bij een vervolg zijn onder andere nadere toetsingen van de impact op de vervoerwaarde[7], de reistijd, technische showstoppers, inpasbaarheid risico's en/of ontwerpuitgangspunten wenselijk. **Voor het vervolg zie par. 5.3 Gevoeligheidsanalyses.**
NOB3 Metroboog richting Isolatorweg	De (mogelijke) kansrijkheid van een voorkeursalternatief is niet afhankelijk van het (aanvullend) realiseren van een metroboog richting Isolatorweg. Vanuit (1) het vergroten van de netwerkkwaliteit en (2) de (aanvullende) bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werklocaties Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan kan – indien de Voorkeursbeslissing een metrotracé betreft – het (aanvullend) realiseren van een metroboog richting Isolatorweg mogelijk zorgen voor toegevoegde maatschappelijke waarde. Met betrekking tot de maakbaarheid (in relatie tot de technische inpassing en dienstregeling) worden aandachtspunten gezien. Bij een vervolg dienen onder andere (on)mogelijkheden met betrekking tot maakbaarheid en aandachtspunten met betrekking tot milieuaspecten nader beschouwd te worden. **Voor het vervolg zie par. 5.3 Gevoeligheidsanalyses.**
NOB6 Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT	**Deze aanvulling is niet meer relevant aangezien projectalternatief 3.3 in zeef 1.3a is afgevallen.**
NOB8 Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds.	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van PA3.1 betreft een gedeeltelijk andere inpassing van PA3.1/BA3.1 'Metro tot Schiphol'. Dit alternatief wordt in de beoordelingsfase nader uitgewerkt en onderzocht. In het kader van het plan-MER worden effecten onderzocht en waar noodzakelijk mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen bepaald. Afhankelijk van de effecten kan een langere ondergrondse inpassing een mogelijke mitigerende maatregel betreffen. **NOB8 wordt -indien de effecten daartoe aanleiding geven- als onderdeel van de beoordelingsfase voor BA3.1 nader beschouwd.**
NOB9 Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT	**Deze aanvulling is niet meer relevant aangezien projectalternatief 3.3 in zeef 1.3a is afgevallen.**

[7] Vervoerwaarde is het verwachte vervoersvolume (aantal reizigers) in een bepaalde regio op grond van het inwoneraantal, de werkgelegenheid en overige voorzieningen.

Oplossingsrichting	Vervolg
NOB10 Nieuw metrostation Anderlechtlaan	De (mogelijke) kansrijkheid van een voorkeursalternatief is niet afhankelijk van het realiseren van een metrostation Anderlechtlaan. Een metrostation Anderlechtlaan kan de vervoerwaarde en de reistijd van het voorkeursalternatief wel beïnvloeden. Een metrostation Anderlechtlaan draagt daarnaast mogelijk (aanvullend) bij aan de ov-bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werklocatie Schinkelkwartier. Vanuit de mogelijke bijdrage aan doelbereik en ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier, kan het (aanvullend) realiseren van een metrostation Anderlechtlaan een kansrijke aanvulling zijn. Een nieuw (trein)station bij Anderlechtlaan kan tevens een aanvulling zijn bij de City Sprinter (BA2.2). Bij een vervolg zijn nadere toetsingen van de impact op de vervoerwaarde[8], de reistijd, technische showstoppers, inpasbaarheid risico's en/of ontwerpuitgangspunten wenselijk. **Voor het vervolg zie par. 5.3 Gevoeligheidsanalyses.**
NOB13 Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Het verlengen van metrotracé PA3.2/BA3.2 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw Vennep draagt niet aanvullend bij op de ov-bereikbaarheid van de onderzochte nieuwe woon- en werklocaties. Vanuit het vergroten van de netwerkkwaliteit kan –indien BA3.2 het voorgenomen voorkeursalternatief betreft– de toegevoegde maatschappelijke waarde van het verlengen van het metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw Vennep worden onderzocht. Bij een vervolg dienen onder andere aandachtspunten met betrekking tot milieuaspecten nader beschouwd te worden. **Voor het vervolg zie par. 5.3 Gevoeligheidsanalyses.**
NOB16 Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid	De (mogelijke) kansrijkheid van PA3.2/BA3.2 is niet afhankelijk van verlenging tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park. Het verlengen van BA3.2 tot Hoofddorp Zuid en/op Schiphol Trade Park draagt mogelijk bij aan de ov-bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werklocatie Stationsgebied Hoofddorp en Westflank Haarlemmermeer en een eventueel te realiseren corridorhub bij Hoofddorp Zuid. Vanuit (1) de bijdrage aan ov-bereikbaarheid van Stationsgebied Hoofddorp en Westflank Haarlemmermeer en (2) het mogelijk vergroten van de netwerkkwaliteit, kan het (aanvullend) verlengen van BA3.2 tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park (inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid) een kansrijke aanvulling zijn. Bij een vervolg dienen onder andere aandachtspunten met betrekking tot milieuaspecten nader beschouwd te worden. **Voor het vervolg zie par. 5.3 Gevoeligheidsanalyses.**

[8] Vervoerwaarde is het verwachte vervoersvolume (aantal reizigers) in een bepaalde regio op grond van het inwoneraantal, de werkgelegenheid en overige voorzieningen.

Oplossingsrichting	Vervolg
NOB18 Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest	NOB18 is ingebracht als oplossingsrichting voor een mogelijk scenario met de ontwikkeling van terminal Noordwest. Het realiseren van een metrotracé langs de westzijde (i.p.v. oostzijde) van de Maximakazerne (waardoor zowel een metrostation aan zuidzijde Schiphol Noordwest als een (extra) metrostation (na) bij Badhoevedorp mogelijk wordt) is alleen kansrijk indien een nieuwe terminal Noordwest wordt gerealiseerd. Het aangepaste tracé betekent een verlenging van de route en de reistijd en dat is alleen (mogelijk) zinvol als dat gepaard gaat met een fors groter reizigersbereik ten gevolge van een nieuwe reizigersterminal. **De wijze, waarop in de MIRT-verkenning met een wat-als scenario zoals de mogelijke ontwikkeling van terminaal Noordwest wordt omgegaan, is beschreven in paragraaf 5.3 Gevoeligheidsanalyses.**
Het versneld verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Amstelveenseweg en/of (vervolgens) Schinkelkwartier	Het versneld verlengen van de Noord/Zuidlijn tot de Amstelveenseweg en/of (vervolgens) het Schinkelkwartier kan als maatregel de transferproblematiek op Amsterdam Zuid versneld verminderen. In het geval van het Schinkelkwartier kan het ook bijdragen aan de versnelde ontsluiting van dit ontwikkelgebied. Deze faseringsvariant is relevant wanneer het voorgenomen voorkeursalternatief een metro-alternatief betreft en kan eventueel ook worden gecombineerd met het Bus Rapid Transit (BRT) systeem met snelbusnetwerk. **De faseringsvariant met het versneld verlengen van de Noord/Zuidlijn tot de Amstelveenseweg en/of (vervolgens) het Schinkelkwartier kan indien dat past bij het voorgenomen voorkeursalternatief worden beschouwd.**

5.2 Beschrijving basisalternatieven

In paragraaf 5.2 worden de basisalternatieven na toepassing van zeef 1 beknopt beschreven. Deze basisalternatieven betreffen de uit te werken en te onderzoeken alternatieven in de beoordelingsfase. In onderstaande subparagrafen zijn de tracés van de basisalternatieven beknopt beschreven en gevisualiseerd:

- Paragraaf 5.2.1 – Basisalternatief 1 BRT-netwerk: Bus Rapid Transit (BRT) netwerk via een gedeelde stamlijn uitwaaierend naar meerdere bestemmingen.
- Paragraaf 5.2.2 – Basisalternatief 2.1 Airport Sprinter Plus:
  Nieuwe treininfrastructuur voor een hoogfrequente verbinding met Airport Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum.
- Paragraaf 5.2.3 – Basisalternatief 2.2 City Sprinter: Nieuwe treininfrastructuur voor een hoogfrequente verbinding met City Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds).
- Paragraaf 5.2.4 – Basisalternatief 3.1 Metro tot Schiphol:
  Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds).
- Paragraaf 5.2.5 – Basisalternatief 3.2 Metro tot Hoofddorp:
  Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest (ondergronds), Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp.

Zoals bij de projectdoelstelling beschreven dient de capaciteit in de Schipholspoortunnel uitgebreid te worden. Met de basisalternatieven wordt capaciteit gecreëerd door (meerdere) sprinterdiensten uit de Schipholspoortunnel te halen, zodat er ruimte ontstaat voor (meer) Intercity's en internationale treinen. In tabel 5.2 is het totaal aantal treinen door de Schipholspoortunnel(s) in de spits opgenomen, het aantal Sprinters en het aantal intercity's voor de basisalternatieven en twee referentiesituaties. Dit zijnde referentiesituatie met lijnvoeringsmodel 6Basis en de doorgroeireferentie van het Toekomstbeeld OV (TBOV). Voor de

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer worden beide referenties gehanteerd, omdat op de Landelijke OV en Spoortafel van december 2023 is vastgesteld dat deze TBOV doorgroeireferentie in alle spoorstudies meegenomen zal worden als tweede referentiesituatie naast 6Basis. De basisalternatieven zijn gebaseerd op de doorgroeireferentie. Onderstaande betreft een uitgangspunt voor de verkenning [bron: ProRail en NS, op basis van 6Basis en doorgroeireferentie TBOV]. Opgemerkt wordt dat de daadwerkelijke dienstregeling later wordt bepaald, buiten het kader van de Verkenning.

Tabel 5.2. Uitgangspunt totaal aantal treinen, aantal Sprinters en aantal Intercity's in de spits door de Schipholspoortunnel(s) voor de twee referentiesituaties en de vijf basisalternatieven

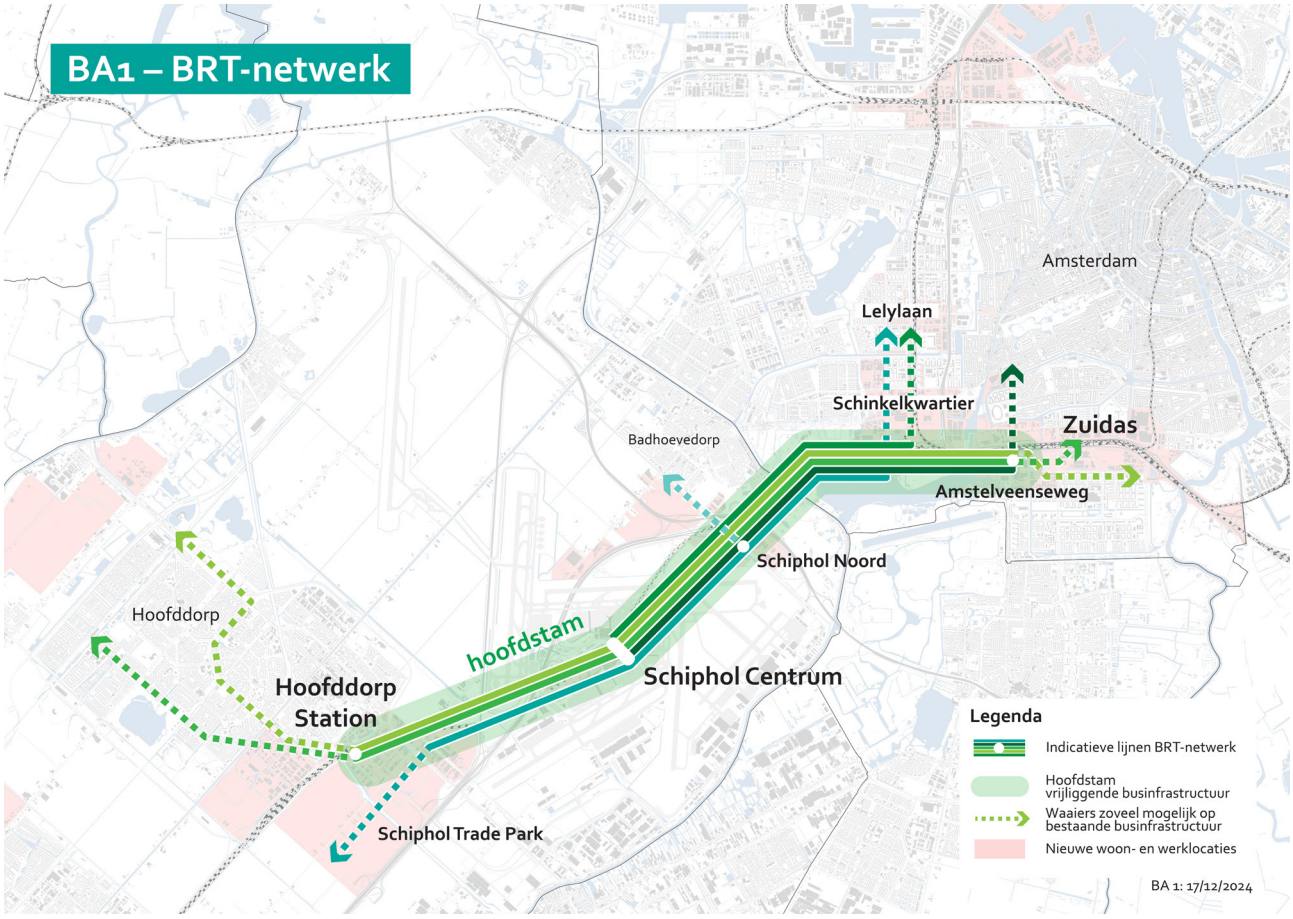
Referentie/ Basisalternatief	Totaal aantal treinen door Schipholspoortunnel(s) in spits [uur/richting]	Sprinters door Schipholspoortunnel(s) in spits [uur/richting]	Intercity's door Schipholspoortunnel(s) in spits [uur/richting]
Referentie 6Basis	30	10	20, waarvan 4 internationale treinen: • 2x Amsterdam Zuid – Brussel e.v. • 1x Lelystad – Brussel • 1x Schiphol – Berlijn
Doorgroei-referentie Toekomstbeeld OV	33	10	23, waarvan 5 internationale treinen: • 2x Amsterdam Zuid – Brussel e.v. • 1x Lelystad – Brussel • 1x Schiphol – Berlijn • 1x Amsterdam Zuid – Brussel
BA1 BRT-netwerk	35	8	27, waarvan 7 internationale treinen: • 2x Amsterdam Zuid – Brussel e.v. • 1x Lelystad – Brussel • 1x Schiphol – Berlijn • 1x Amsterdam Zuid – Brussel • 2x Schiphol – Duisburg/Frankfurt
BA2.1 Airport Sprinter Plus	45, waarvan 27 in bestaande tunnel en 18 in extra spoortunnel	18, alle in extra spoortunnel	
BA2.2 City Sprinter	47, waarvan 35 in bestaande tunnel en 12 in extra spoortunnel	20, waarvan 8 in bestaande tunnel en 12 in extra spoortunnel	
BA3.1 Metro tot Schiphol	35	8	
BA3.2 Metro tot Hoofddorp	35	8	

5.2.1 Basisalternatief 1: BRT-netwerk

Basisalternatief 1 BRT-netwerk biedt het vervoersconcept Bus Rapid Transit op de corridor Amsterdam – Haarlemmermeer. Het betreft hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de vorm van hoogwaardige, hoogfrequente busdiensten die met grote snelheid en betrouwbaarheid over eigen busbanen rijden, met relatief weinig haltes. De BRT-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een stamlijn met vrijliggende businfrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam. Vanuit de hoofdstam waaieren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit, zo veel mogelijk via bestaande businfrastructuur.

Inzet is dat het BRT-netwerk het mogelijk maakt dat Sprinters niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.

In figuur 5.2 is het basisalternatief BRT-netwerk schematisch gevisualiseerd. De verkeerskundige analyse en het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kunnen nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit alternatief is een optimalisatie van Projectalternatief 1 uit de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



Figuur 5.2. Vertrekpunt basisalternatief 1 - BRT-netwerk

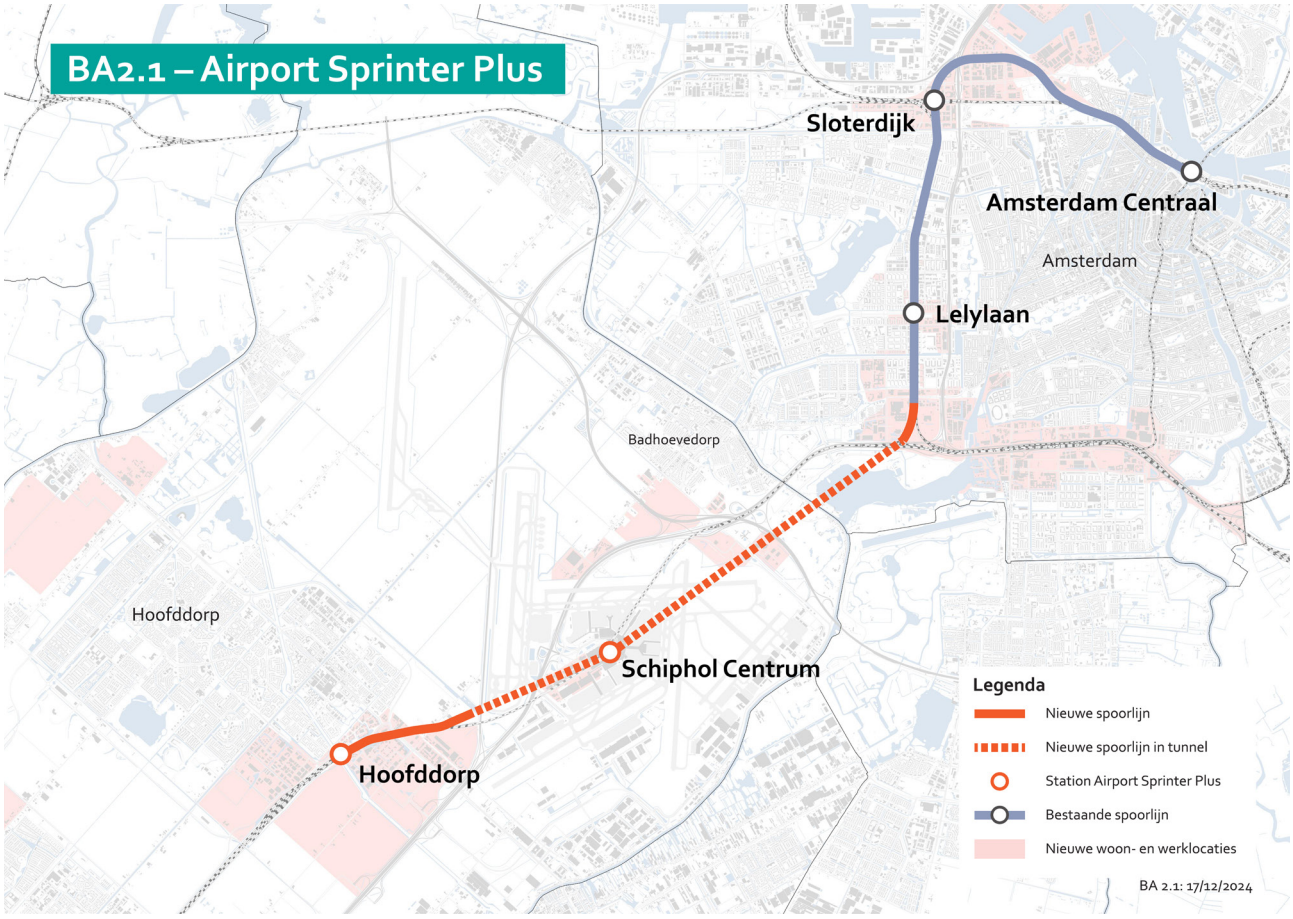
5.2.2 Basisalternatief 2.1: Airport Sprinter Plus

Basisalternatief 2.1 Airport Sprinter Plus biedt een hoogfrequente, snelle treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. Het betreft de doorontwikkeling van de Airport Sprinter die met de ingang van de dienstregeling 2025 is gaan rijden. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum. Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een lange extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.

Inzet is dat het basisalternatief Airport Sprinter Plus het mogelijk maakt dat Sprinters niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.

De treinen richting Zaandam (en verder) maken ook gebruik van de nieuwe treintunnel en rijden dan dus ook niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel. Bij het basisalternatief Airport Sprinter Plus komt hierdoor meer treincapaciteit in de Schipholspoortunnel vrij dan bij de overige vier basisalternatieven.

In figuur 5.3 is het basisalternatief Airport Sprinter Plus gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 2 uit de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



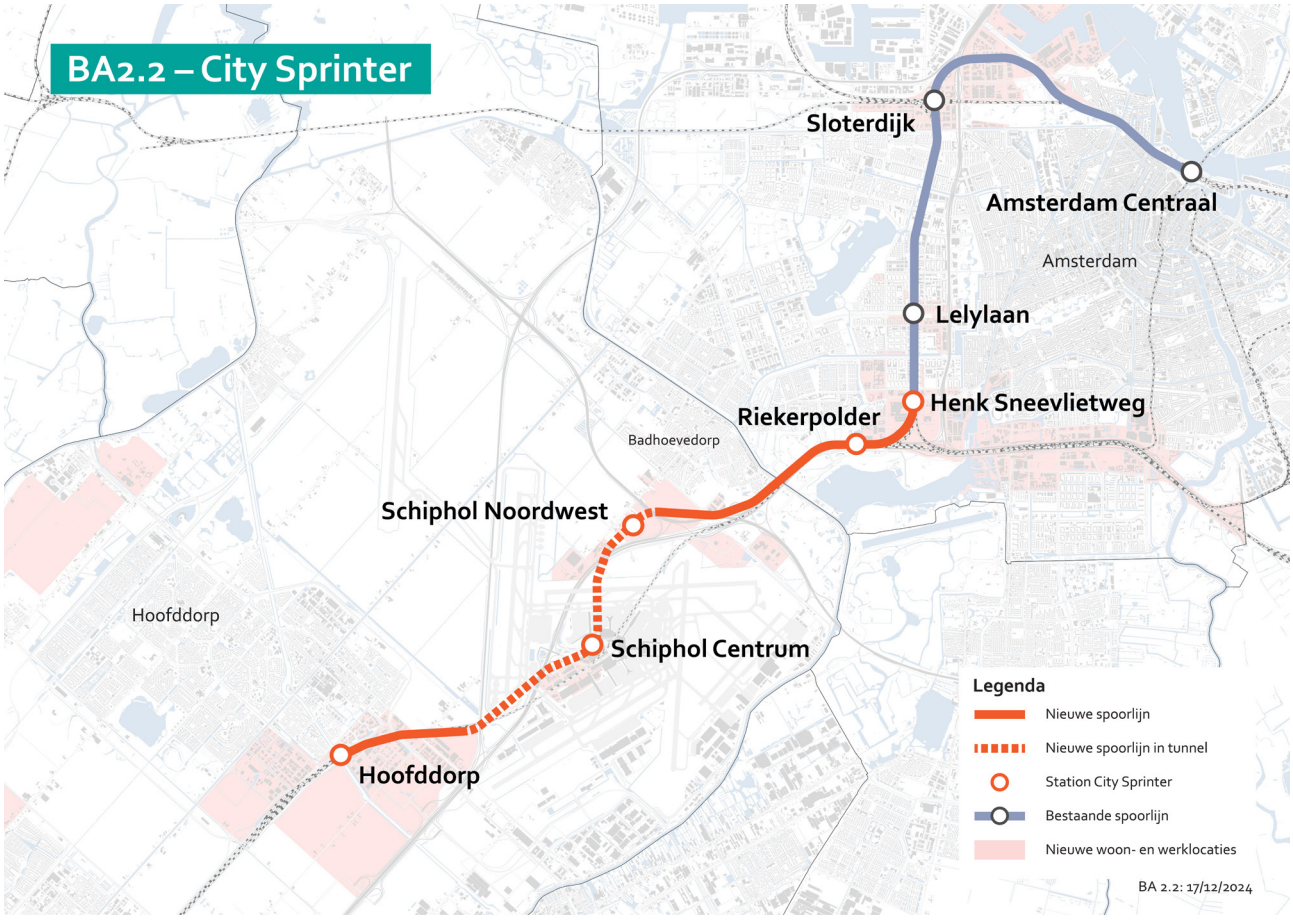
Figuur 5.3. Vertrekpunt basisalternatief 2.1 - Airport Sprinter Plus

5.2.3 Basisalternatief 2.2 City Sprinter

Basisalternatief 2.2 City Sprinter biedt een hoogfrequente treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds). Dit ov-concept zit tussen een reguliere trein en de metro in, vergelijkbaar met de S-Bahn in Duitsland. Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een korte extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.

Inzet is dat de City Sprinter het mogelijk maakt dat de Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden, maar dat zij de nieuwe tunnel gebruiken.

In figuur 5.4 is het basisalternatief City Sprinter gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het alternatief kan nog wijzigen door ontwerpoptimalisaties. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit alternatief is nieuw ten opzichte van de ontwerp-NRD/de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



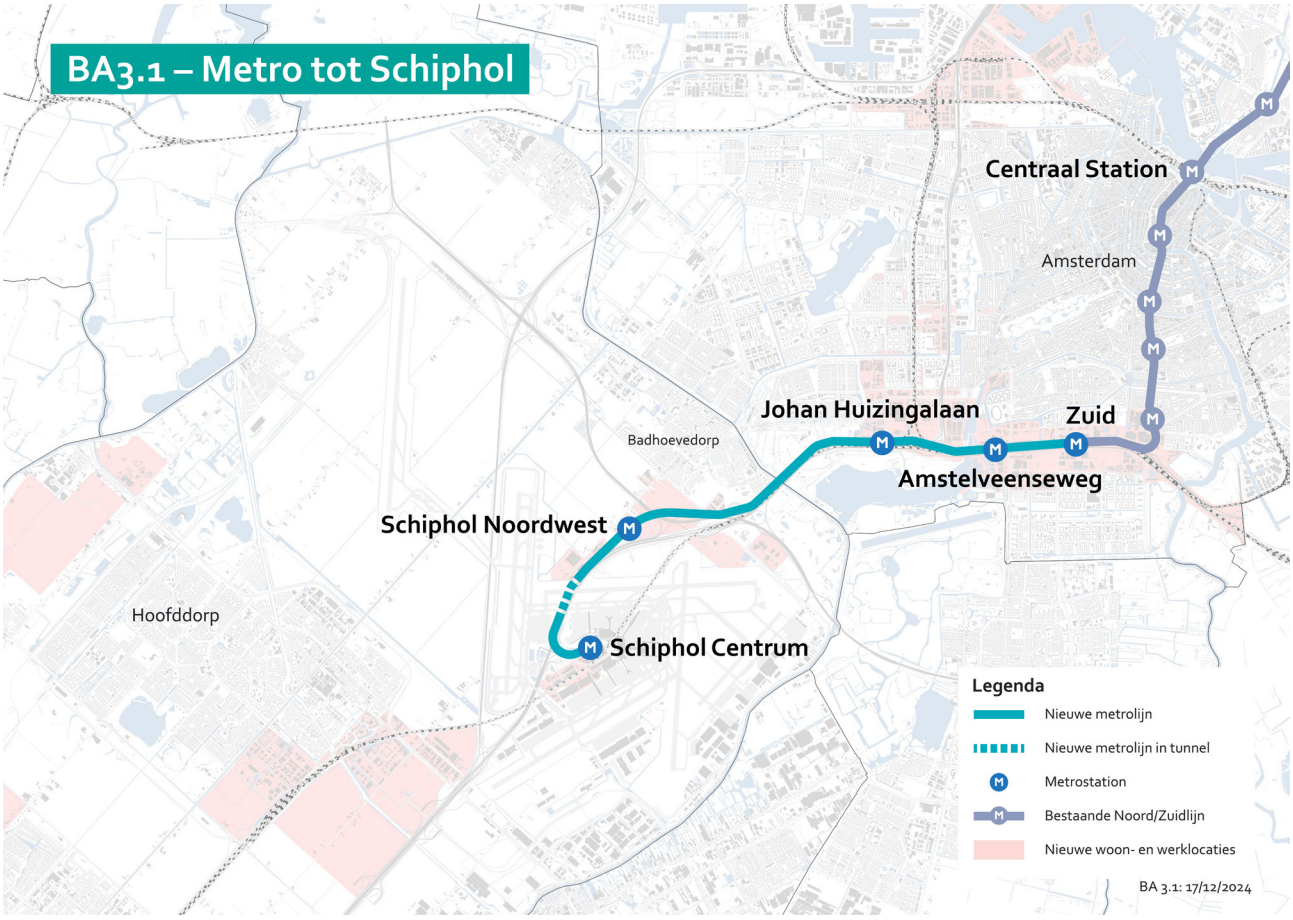
Figuur 5.4. Vertrekpunt basisalternatief 2.2 - City Sprinter

5.2.4 Basisalternatief 3.1: Metro tot Schiphol

Basisalternatief 3.1 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar Schiphol via een grotendeels bovengronds tracé. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro binnen het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid, ten noorden van de A4, via een korte metrotunnel onder Schiphol naar een nieuw bovengronds station op Schiphol.

Inzet is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.

In figuur 5.5 is het basisalternatief 3.1 gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.1 uit de ontwerp-NRD/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



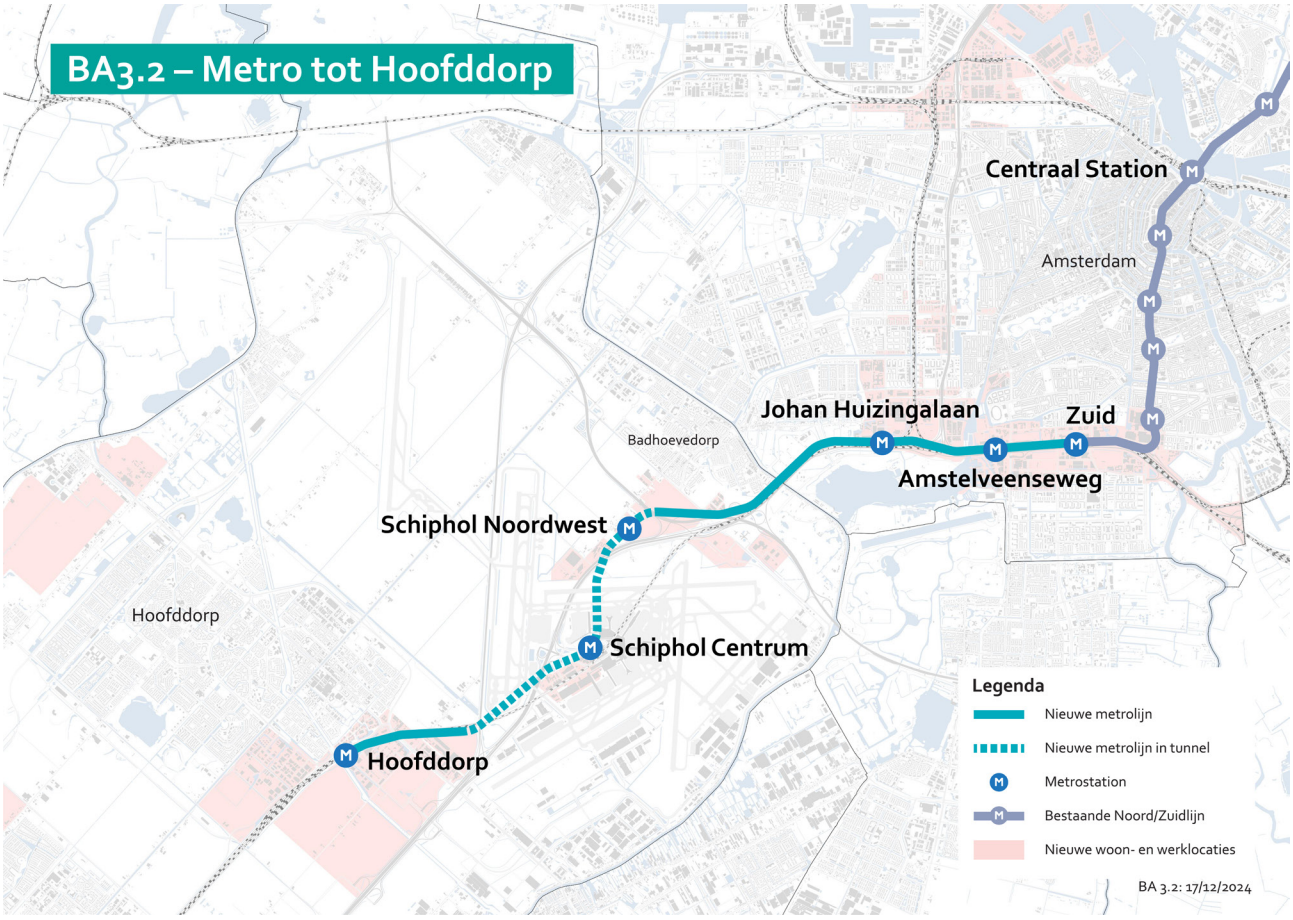
Figuur 5.5. Vertrekpunt basisalternatief 3.1 - Metro tot Schiphol

5.2.5 Basisalternatief 3.2: Metro tot Hoofddorp

Basisalternatief 3.2 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar station Hoofddorp. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro in het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest (ondergronds), Schiphol Centrum (ondergronds) en station Hoofddorp. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid, ten noorden van de A4, via een lange metrotunnel onder Schiphol met nieuwe ondergrondse stations bij Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum naar station Hoofddorp.

Inzet is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.

In figuur 5.6 is het basisalternatief 3.2 gevisualiseerd. De gestippelde lijn geeft indicatief weer waar de tunnel komt. Het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van dit alternatief. Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.2 uit de ontwerp-NRD/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).



Figuur 5.6. Vertrekpunt basisalternatief 3.2 - Metro tot Hoofddorp

5.3 Gevoeligheidsanalyses

De uiteindelijk te nemen MIRT-voorkeursbeslissing wordt gebaseerd op de resultaten van de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor de vijf basisalternatieven en zal zich in de eerste plaats richten op het doel van de verkenning: één voorkeursalternatief voor het ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam.

In paragraaf 5.1.2 is een aantal mogelijk kansrijke aanvullingen/aanpassingen naar voren gekomen. In de beoordelingsfase zal een beperkte doorkijk worden gemaakt naar hoe de basisalternatieven zich verhouden tot deze mogelijke aanvullingen/aanpassingen en hoe de basisalternatieven zich verhouden tot zogenaamde wat-als-scenario's. Dit zijn mogelijke toekomstige afwijkingen van/onzekerheden in de veronderstelde referentie-situatie[9]. Anders gezegd: wat als de toekomst er anders uitziet dan we nu veronderstellen. Denk aan een onzekere impactvolle ontwikkeling in de omgeving, zoals een mogelijke ontwikkeling van terminal Noordwest (aangehaald bij NOB18). Een ander voorbeeld is een scenario waarbij een belangrijk raakvlakproject niet of anders wordt gerealiseerd dan nu voorzien, zoals het door onvoorziene omstandigheden niet of later dan beoogd realiseren van het derde perron op station Amsterdam Zuid. De beperkte doorkijk in de beoordelingsfase wordt gedaan om te bepalen of de aanvullingen/aanpassingen of wat-als-scenario's tot wezenlijk andere effecten kunnen leiden. Hiertoe worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd in de vorm van korte kwalitatieve passages in het plan-MER.

De beoordelingsfase wordt afgesloten met een ontwerp-Voorkeursbeslissing. Daarbij wordt ook bepaald voor welke mogelijke aanvullingen/aanpassingen in de besluitvormingsfase meer beslisinformatie nodig is en welke mogelijke aanvullingen/aanpassingen in de planning- en studiefase verder worden opgepakt. Ook wordt aangegeven of meer beslisinformatie in de Verkenning nodig is voor wat-als scenario's. Additionele beslisinformatie in de besluitvormings-fase over wat-als-scenario's wordt opgeleverd in de vorm van robuustheidsanalyses ten behoeve van het definitieve verkenningenrapport.

[9] De referentiesituatie is de situatie in 2040 waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. Het betreft de huidige situatie met autonome ontwikkelingen.



6 Vervolg

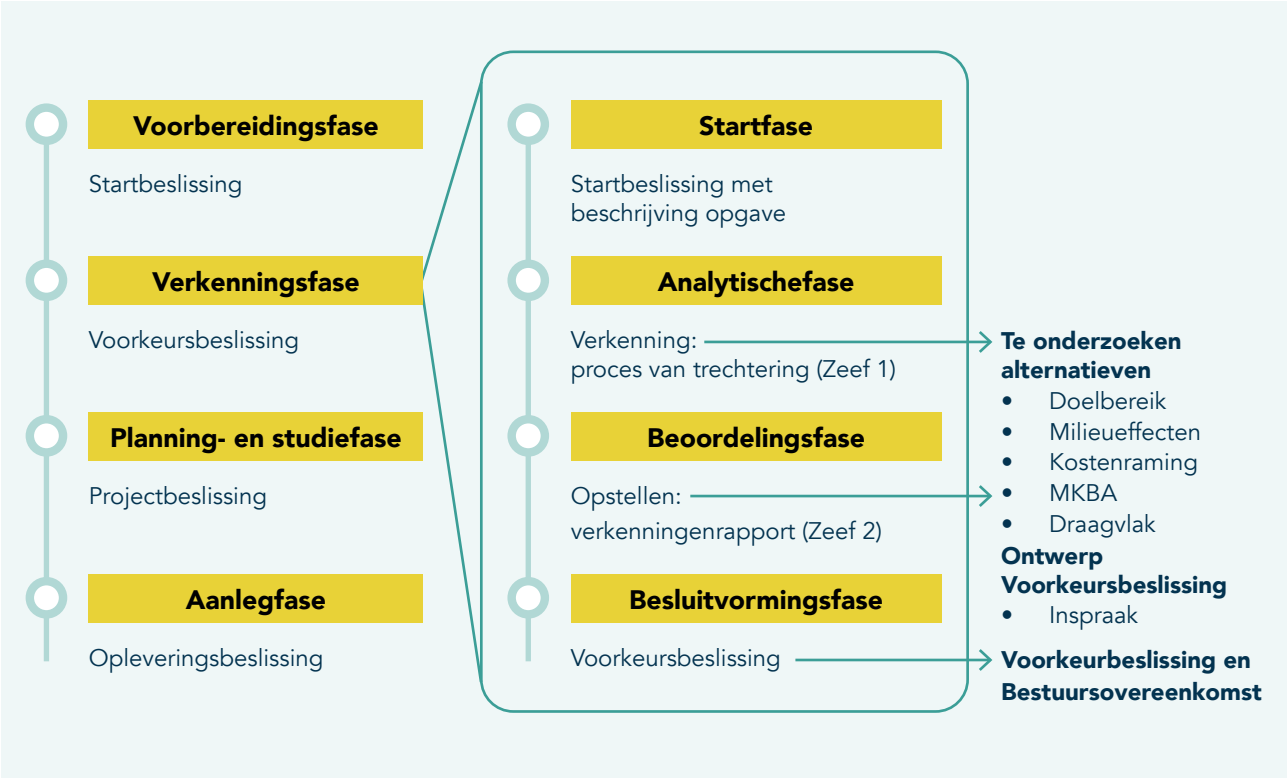
Zoals in hoofdstuk 1 is toegelicht, vormt deze notitie de afronding van de analytische fase van de Verkenning. Ook de Nota van Beantwoording van zienswijzen op de ontwerp-NRD en de definitieve NRD zijn in deze fase afgerond. Naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen op de ontwerp-NRD zijn in de definitieve NRD de te onderzoeken alternatieven en het beoordelingskader voor het plan-MER gewijzigd. De definitieve NRD wordt gepubliceerd. Daarbij wordt ook deze Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen en de Nota van Beantwoording van de zienswijzen op de ontwerp-NRD gepubliceerd. Op basis van de definitieve NRD start de beoordelingsfase. De in hoofdstuk 5 beschreven basisalternatieven vormen daarbij het uitgangspunt.

In de beoordelingsfase worden de vijf basis-alternatieven nader uitgewerkt en onderzocht. In het plan-MER worden de alternatieven met elkaar vergeleken op hun milieueffecten. Zoals beschreven in paragraaf 5.3 komen in het plan-MER ook korte kwalitatieve gevoeligheidsanalyses naar de mogelijk kansrijke aanvullingen/ aanpassingen (zoals beschreven in paragraaf 5.1.2) en wat-als scenario's. Parallel aan het opstellen van het plan-MER worden op basis van de ontwerpen kostenramingen opgesteld. Onder andere op basis van de kostenramingen en resultaten van het plan-MER wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld inclusief brede welvaart indicatoren.

Ook vindt gedurende de Verkenning een participatieproces plaats. In het verkenningenrapport wordt de opbrengst van alle bouwstenen uit de beoordelingsfase samengebracht, zoals doelbereik, milieueffecten, kosten, MKBA en draagvlak. Met dit totaalbeeld voor de basisalternatieven wordt de beoordelingsfase afgerond, wat leidt tot de ontwerp Voorkeursbeslissing.

Na de beoordelingsfase volgt de besluit-vormingsfase. De ontwerp-Voorkeursbeslissing wordt ter inzage gelegd op grond van artikel 16.70 van de Omgevingswet, zodat zienswijzen kunnen worden ingediend. Ook op het plan-MER is inspraak mogelijk. In de besluitvormingsfase wordt waar nodig verdiepende beslisinformatie geleverd over mogelijke aanvullingen/aanpassingen en wat-als-scenario's. De laatste stap van de Verkenning is de Voorkeursbeslissing. Daarin zijn de zienswijzen verwerkt, is het definitieve voorkeursalternatief vastgelegd en staat hoe het voorkeursalternatief financieel en wettelijk uitgevoerd kan worden. Met het vaststellen van de Voorkeursbeslissing wordt de Verkenning afgesloten.

In onderstaand schema zijn de stappen per fase op hoofdlijnen weergegeven.



Figuur 6.1. Schematische weergave vervolgproces Verkenning
[Gebaseerd op Spelregels van het MIRT, 2022, met toevoegingen aan de rechterzijde.]

Bijlage 1 -
Afkortingen- en begrippenlijst

Alternatief	Totaaloplossing voor de gestelde opgave. Voor zeef 1 wordt de term oplossingsrichting gebruikt, na zeef 1 de term alternatief. De Wet milieubeheer schrijft voor, dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen.
Autonome ontwikkeling	Veranderingen die zich voordoen als niet een van de alternatieven worden gerealiseerd. Zie ook 'referentiesituatie'.
Basisalternatieven	De mogelijk kansrijke alternatieven op basis van de analytische fase (het resultaat van zeef 1.3), die worden uitgewerkt en beoordeeld in de beoordelingsfase.
Bevoegd gezag	Een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer, waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld, het besluit te nemen. Dit zijn besluiten in het kader van de Omgevingswet.
BO MIRT	Bestuurlijk overleg MIRT. Het BO MIRT is een jaarlijks gesprek tussen Rijk en Regio (provincies, gemeenten, waterschappen) om afspraken te maken over bereikbaarheid, veiligheid en de ruimtelijke inrichting van Nederland.
Brede welvaart	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 van die van mensen elders in de wereld.
BRT	Bus Rapid Transit. Een ov-concept bestaande uit (nieuwe vrijliggende bus-infrastructuur) een bussyteem waarmee het mogelijk wordt om in hoge frequenties dubbelgelede bussen te kunnen rijden. Het betreft hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van hoogwaardige, hoogfrequente busdiensten met grote snelheid en betrouwbaarheid over eigen busbanen en met relatief weinig haltes.
Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie-mer)	Een landelijke commissie met ruim 200 onafhankelijke deskundigen (zijn niet alleen milieudeskundigen namelijk). Voor elk op te stellen dan wel opgesteld milieueffectrapport wordt een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep, bestaande uit een voorzitter, secretaris en inhoudelijke deskundigen, adviseert het bevoegd gezag over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport dan wel over de kwaliteit en volledigheid van de informatie in het opgesteld milieueffectrapport.
Crowd management en crowd control	Crowd management is een onderdeel van de voorbereiding van een groot publieksevenement, dat zich erop richt mensenmassa's en mensenstromen in veilige banen te leiden. Crowd control is een onderdeel van crowd management en kan worden ingezet om te reageren op voorspelde of niet-voorspelde gedragingen van groepen of mensenmassa's. Bij verwachte grote drukte op stations kunnen deze instrumenten op stationslocaties worden ingezet voor de veiligheid van reizigers.
Effect	Gevolg van een alternatief, onderzocht in zeef 2
Indiener	Een persoon of organisatie die een zienswijze op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft ingediend.
Initiatiefnemer	Een of meerdere partijen die een plan willen opstellen of een project willen uitvoeren.
Kansrijk alternatief	Alternatief dat in de analytische fase (1e zeef) geselecteerd is voor nader onderzoek in de beoordelingsfase van de verkenning (2e zeef).

MER	Het milieueffectrapport. Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven en varianten worden onderzocht.
mer	De procedure van de milieueffectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in die besluitvorming. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport en het evalueren van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoerregio's aan ruimtelijke projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vindt plaats binnen het MIRT.
MIRT-onderzoek	Een onderzoek waarin gebiedsgerichte of thematische opgave(n), scope en stakeholders in kaart worden gebracht wanneer deze nog onvoldoende helder zijn. Het MIRT-onderzoek ZWASH (opgedeeld in 5 fasen) ging vooraf aan de MIRT-verkenning OVAH.
MIRT-verkenning	Een MIRT-verkenning is de tweede stap in het MIRT proces, waarin onderzoek gedaan wordt om te bepalen of grote projecten op het gebied van infrastructuur, ruimte en transport uitvoerbaar zijn.
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse. Een MKBA biedt inzicht in positieve en negatieve effecten van alternatieven op de maatschappij. Het is een hulpmiddel bij de onderbouwing van keuzes zoals grote ruimtelijke projecten.
MKS	Multimodale Knoop Schiphol: Aanpassingen aan station Schiphol Airport om voldoende ruimte te maken voor reizigers.
MRA	Metropoolregio Amsterdam. De MRA is zowel de naam van de bestuurlijke samenwerking van de provincies Noord Holland, Flevoland, gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam als de naam van het grondgebied waarop de samenwerking betrekking heeft. De geografische afbakening van de MRA is weergegeven op www.metropoolregioamsterdam.nl/over-mra/.
NGF	Nationaal Groei Fonds. Met het NGF investeert het Rijk in projecten die bijdragen aan het duurzame verdienvermogen van Nederland.
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	In deze notitie staat beschreven wat er in het milieueffectrapport (MER) wordt onderzocht (reikwijdte) en hoe de onderzoeken worden uitgevoerd (detailniveau).
ov	Openbaar vervoer
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor. Om het spoor geschikt te maken voor de huidige én de toekomstige vraag van reizigers- en goederenvervoerders werkt ProRail samen met vervoerders, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan PHS. Binnen PHS wordt het spoor aangepast om hoogfrequente waardige treinverbindingen te realiseren.
Plangebied	Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een van de alternatieven, kan worden gerealiseerd.
Prognosejaar	Het toekomstjaar waarvoor de prognoses worden uitgevoerd.
Projectalternatieven en -varianten	De mogelijk kansrijke alternatieven en varianten zoals opgenomen in de ontwerp NRD (het resultaat van zeef 1.1).
Referentiesituatie	Dit is de situatie in het prognosejaar waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus projecten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvan dus verondersteld wordt dat ze in het toekomstjaar zijn gerealiseerd (de zogenaamde autonome ontwikkelingen).

SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.Een programma waarin rijk en MRA-regio samenwerken aan een betere bereikbaarheid.
Startbeslissing, Startdocument	De Startbeslissing is opgenomen in het Startdocument op basis waarvan op 11 november 2022 in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland besloten is tot de start van de MIRT-verkenning. (Startdocument MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, 25 oktober 2022)
Studiegebied	Het geografische gebied waarbinnen de bereikbaarheid- en milieugevolgen worden onderzocht Dit is een groter gebied dan het plangebied. De omvang van het studiegebied kan per te onderzoeken aspect verschillen.
TBOV	Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. In de Ontwikkelagenda TBOV (2040) zijn de te nemen stappen opgenomen, zodat iedereen in Nederland snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer kan blijven reizen.
Variant	Een andere uitwerking van een onderdeel van een alternatief.
Voorkeursalternatief	Het alternatief dat na zeef 2 wordt gekozen door de bestuurders.
Voorkeursbeslissing	De beslissing van de bewindspersoon van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die het aangaat om een project al dan niet op te nemen in het MIRT na de verkenningsfase. De beslissing wordt genomen op het BO MIRT. De beslissing kan ook inhouden dat de opgave die onderzocht is in de verkenning niet wordt opgenomen in het MIRT.
Zeef 1	De eerste selectie van veel oplossingsrichtingen naar een beperkt aantal alternatieven
Zeef 2	De tweede selectie van een beperkt aantal alternatieven naar het voorkeursalternatief.
Zienswijze	Een reactie op een document in een formele procedure. In dit specifieke geval is een zienswijze een reactie op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer.
ZWASH	MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp.

Bijlage 2 -
Beschrijving projecthistorie

Beschrijving projecthistorie
De op 11 november 2022 in het BO MIRT Noordwest Nederland genomen Startbeslissing is gestoeld op informatie uit eerdere MIRT-onderzoeksfasen. Deze onderzoeken zijn door Rijk en regio onder de projectnaam Zuidwest Amsterdam-Hoofddorp (ZWASH) uitgevoerd, welke eind 2017 is opgestart. Het MIRT-project ZWASH kent daarvoor al een lange voorgeschiedenis.

In 2002 is door het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA, voorloper Vervoerregio Amsterdam) al onder de naam Corridor Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer (CASH) een verkenningenstudie uitgevoerd, waarna in het kader van het project Openbaar Vervoer Schiphol - Amsterdam – Almere – Lelystad (OV SAAL) verder onderzoek verricht is. In 2014 is door de samenwerkende private en publieke partijen in de MRA de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) opgesteld. In deze structuurvisie is afgesproken om een samenhangende en integrale ambitie op de MRA te ontwikkelen, bestaande uit de elementen bereikbaarheid, ruimtelijke inrichting en ordening en economische ontwikkeling. Aansluitend op de SMASH, is in 2014 onder de titel EnterNL de ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Haarlemmermeer – Schiphol - Amsterdam opgesteld. In EnterNL is geconcludeerd dat een breed nieuw internationaal vestigingsmilieu mogelijk is op de corridor Haarlemmermeer - Schiphol - Amsterdam Zuid, maar dat daar wel de nodige investeringen voor moeten worden gedaan, met name in het verbeteren van de bereikbaarheid per ov en weg. Ten aanzien van het ov is gesteld dat excellente voorzieningen nodig zijn om de gewenste vestigingsmilieus voor (internationale) bedrijvigheid te kunnen realiseren.

Om de bereikbaarheidsaspecten nader te onderzoeken, is daarom eind 2017 het MIRT-onderzoek ZWASH onder de vlag van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) opgestart. Het MIRT-onderzoek ZWASH is in vijf fasen opgedeeld, welke hieronder beknopt zijn beschreven.

MIRT-onderzoek ZWASH fasen 1 en 2 (2018-2019)
De scope van het MIRT-onderzoek ZWASH fasen 1 en 2 richtte zich op de zuidwestkant van de corridor Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam Zuid, waarbij voor een viertal ruimtelijke ontwikkel-perspectieven kansrijke oplossingen zijn verkend. Op 10 april 2019 heeft de SBaB-Programmaraad vastgesteld dat de ontwikkelrichting Hotspots met een concentratie van ontwikkelingen rondom een vijftal knopen (station Schiphol Airport, station Amsterdam Zuid, station Amsterdam Centraal, station Amsterdam Sloterdijk en station Hoofddorp) als vertrekpunt voor het (verdere) MIRT-onderzoek dient.

MIRT-onderzoek ZWASH fase 3 (2019-2020)
In ZWASH fase 3 is de scope van het MIRT-onderzoek uitgebreid met de noordwestkant van Amsterdam (Havenstad), waarbij ook de bereikbaarheid voor de (vracht)auto onderzocht is.

MIRT-onderzoek ZWASH fase 4 (2020)
In ZWASH fase 4 van het MIRT-onderzoek is een aantal ov-varianten (Airport Sprinter en metrosysteem) gecombineerd met wegmaatregelen nader onderzocht. Geconcludeerd is dat zowel voor het ov als voor de weg een schaalsprong nodig is, maar dat de ov- en wegmaatregelen nauwelijks interacteren of samenhang vertonen. In het vervolg zijn wegmaatregelen daarom in een aparte SBaB-werkstroom onderzocht.

Voor het ov is een variant met een verlengde Noord/Zuidlijn in combinatie met een trein oplossing voor Haven-Stad (Airport Sprinter) vergeleken met een variant waarin zowel de verlengde (metro) Noord/Zuidlijn als de gesloten (metro) Ringlijn zijn opgenomen. Geconcludeerd is dat het pakket met beide metrolijnen beter scoort op de doelstellingen dan het combinatiepakket metro en spoor. Op 25 november 2020 is in het BO MIRT besloten om het MIRT-onderzoek af te ronden en conclusies vast te stellen. De belangrijkste conclusie was dat het verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp één van de essentiële schakels is, waarmee de ambitie om de capaciteit van het landelijke spoorsysteem te vergroten, kan worden bereikt.

MIRT-onderzoek ZWASH fase 5 (2021)
Eind 2020 is door het ministerie van IenW, in goede samenwerking met de betrokken partijen, een propositie bij de commissie van het Nationaal Groeifonds (NGF) ingediend, waarin het ministerie de commissie heeft verzocht om te beoordelen of de propositie op bekostiging vanuit het NGF kan rekenen. De propositie bestond uit (1) het verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp gecombineerd met (2) het verlengen van de Metroringlijn van de Isolatorweg naar station Amsterdam Centraal. In april 2021 heeft de commissie van het NGF daarover een advies aan het Kabinet uitgebracht, welke door het Kabinet is overgenomen. In dit advies is vastgelegd dat alleen de verlenging van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp voldoet aan de criteria van het NGF, waarbij voorwaardelijk is gesteld dat deze verlenging een positief MKBA-saldo en BBP-effect moet hebben. Als onderdeel van ZWASH fase 5, is ter onderbouwing van de propositie voor het Nationaal Groeifonds de maatschappelijke meerwaarde van het verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp onderzocht. Op 2 december 2021 is het resultaat van ZWASH fase 5 door het BO-MIRT vastgesteld, wat heeft geleid tot de hierboven genoemde Startbeslissing voor de MIRT-verkenning OVAH (2022).

Bijlage 3 -

Projectalternatieven ZWASH fase 5

Bijlage 4 - Onderbouwing beoordeling voorlopige shortlist ontwerp NRD op bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties

In onderstaande tabel is de beoordeling[12] van de kansrijke projectalternatieven (PA) uit de voorlopige shortlist ontwerp NRD op het toetsingscriterium 'Bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties' (nader) onderbouwd.

Tabel 1: Onderbouwing beoordeling voorlopige shortlist op extra criterium

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
PA1 Bus Rapid Transit (BRT)	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een hoogfrequente BRT-verbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	0	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg en er is geen nieuw station van de oplossingsrichting BRT voorzien in het Schinkelkwartier.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de oplossingsrichting BRT voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel in de referentiesituatie 2040 worden vervangen door een hoogfrequente BRT-verbinding tussen stations Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.

[12] Deze scores zijn beoordeeld voor zowel spoormodel 6basis als doorgroeireferentie 8-4. Hoewel het aantal treinen per richting in de twee referenties op onderdelen verschillen kent, blijft de beoordeling per woon-werklocatie hetzelfde.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
PA1 Bus Rapid Transit (BRT)	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	–	Referentiesituatie 2040: Stationsgebied Hoofddorp is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels de frequente Airport Sprinter naar Amsterdam CS en meerdere HOV-buslijnen. PA1 Bus Rapid Transit: Vanuit station Hoofddorp worden (meerdere) sprinterdiensten naar Schiphol, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal vervangen door een hoogfrequente BRT-verbinding naar Schiphol en Amsterdam Zuid en vervalt de directe verbinding met Amsterdam Centraal. Dit zorgt ervoor dat vanuit de locatie Stationsgebied Hoofddorp minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse treinverbinding of met een enkele overstap. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het toevoegen van meerdere rechtstreekse verbindingen tussen deze locaties en bestemmingen in het plangebied. Deze optimalisatie zou echter de definitie van PA1 BRT zodanig wijzigen dat het een geheel nieuwe oplossingsrichting zou worden.
	Westflank Haarlemmermeer	–	Referentiesituatie 2040: Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. PA1 Bus Rapid Transit: Vanuit station Hoofddorp worden (meerdere) sprinterdiensten vervangen door een BRT-verbinding naar Schiphol en Amsterdam Zuid. Vanuit Westflank Haarlemmermeer wordt hier de overstap bus-trein vervangen door een overstap bus-BRT, waardoor vanuit deze locatie minder bestemmingen bereikbaar zijn met ov met een enkele overstap. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Westflank Haarlemmermeer kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het toevoegen van meerdere rechtstreekse verbindingen tussen deze locaties en bestemmingen in het plangebied. Deze optimalisatie zou echter de definitie van PA1 BRT zodanig wijzigen dat het een geheel nieuwe oplossingsrichting zou worden.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	–	Referentiesituatie 2040: Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. PA1 Bus Rapid Transit: Op stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan vervalt de Airport Sprinter. Deze wordt vervangen door een BRT-verbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Hierdoor hebben reizigers vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan een veel minder frequente treinverbinding met Schiphol, of moeten ze eerst naar Amsterdam Zuid reizen en daar overstappen op de BRT. Dit zorgt ervoor dat er vanuit deze woon- en werklocaties minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse ov-verbinding of met een enkele overstap en dit zorgt voor een omweg via Amsterdam Zuid. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het toevoegen van meerdere rechtstreekse verbindingen tussen deze locaties en bestemmingen in het plangebied. Deze optimalisatie zou echter de definitie van PA1 BRT zodanig wijzigen dat het een geheel nieuwe oplossingsrichting zou worden.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
PA2 Extra Schipholspoortunnel	Zuidas	+	Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	0	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg en er is geen nieuw station van de oplossingsrichting extra Schipholspoortunnel voorzien in het Schinkelkwartier.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentie-situatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de oplossingsrichting extra Schipholspoortunnel voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.
	Schiphol Centrum	+	Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter gering worden verhoogd. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	0	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels een hoogfrequente Airport Sprinter naar Amsterdam CS en meerdere HOV-buslijnen. Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter vanaf station Hoofddorp gering worden verhoogd.
	Westflank Haarlemmermeer	0	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. De mogelijkheden voor bus-trein overstap op stations Hoofddorp en Schiphol Airport kunnen gering worden uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	0	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter gering worden verhoogd.
PA3.1 Verlengen Noord/ Zuidlijn tot Schiphol via Schiphol Noordwest	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentie-situatie 2040 al goed en daarin verandert niets.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
PA3.1 Verlengen Noord/ Zuidlijn tot Schiphol via Schiphol Noordwest	Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	–	Referentiesituatie 2040: Stationsgebied Hoofddorp is in de referentie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels de frequente Airport Sprinter en HOV-buslijnen. Metrovariant PA3.1: (Meerdere) sprinterdiensten vervallen vanuit station Hoofddorp naar Schiphol, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Hierdoor hebben reizigers vanuit Hoofddorp een veel minder frequente treinverbinding met Schiphol en Amsterdam en vervalt de directe verbinding met Amsterdam Centraal. Daarnaast moeten reizigers vanuit Hoofddorp vaker overstappen op Schiphol Airport naar metro of trein. Dit zorgt ervoor dat vanuit Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse ov-verbinding of met een enkele overstap. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het verlengen van het projectalternatief tot deze locaties. Metrovariant PA3.2 voorziet hierin en voldoet aan het extra criterium. Deze optimalisatie zou de definitie van PA3.1 zodanig wijzigen dat het een identiek zou worden aan PA3.2.
	Westflank Haarlemmermeer	–	Referentiesituatie 2040: Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met HOV-bussen naar stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Metrovariant PA3.1: meerdere sprinterdiensten worden in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol. Op station Hoofddorp vervallen hierdoor meerdere sprinterdiensten naar Schiphol en Amsterdam. Op station Schiphol Airport is een nieuwe overstapmogelijkheid tussen bus en metro voorzien. Dit zorgt vanuit Westflank Haarlemmermeer voor minder overstapmogelijkheden tussen bus en trein op station Hoofddorp en voor een langere reistijd in de bus. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Westflank Haarlemmermeer kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het verlengen van het projectalternatief tot station Hoofddorp. Metrovariant PA3.2 voorziet hierin en voldoet aan het extra criterium. Deze optimalisatie zou de definitie van PA3.1 zodanig wijzigen dat het een identiek zou worden aan PA3.2.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
PA3.1 Verlengen Noord/ Zuidlijn tot Schiphol via Schiphol Noordwest	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	0	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan blijven locaties in het plangebied OVAH goed bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk. Stationsgebied Hoofddorp wordt echter slechter bereikbaar vanuit deze locaties en is een extra overstap op Schiphol nodig. Per saldo blijft daarom de ov-bereikbaarheid van deze locaties gelijk aan de referentiesituatie 2040.
PA3.2 Verlengen Noord/ Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
PA3.2 Verlengen Noord/ Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.
PA3.3 Verlengen Noord/ Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentie-situatie 2040 al goed. PA3.3 voorziet daarnaast in het metrostation Schiphol Noord.
	Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de metrovariant 3.3 voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
PA3.3 Verlengen Noord/ Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.

Bijlage 5 -

Factsheets Toetsing Projectalternatieven voorlopige shortlist (PA)

Bijlage 6 -

Factsheets Toetsing Nieuwe Oplossingsrichtingen (NO)

Bijlage 7 -
Onderbouwing Beoordeling Nieuwe Oplossingsrichtingen op criterium ‘Bijdrage aan ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties’

In tabel 1 is de beoordeling van de nieuwe oplossingsrichtingen op basis van zienswijzen op het extra criterium bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties weergegeven. In tabel 2 is deze beoordeling nader onderbouwd per locatie.

In de toetsing van nieuw aangedragen oplossingsrichtingen is de volgende verdeling gehanteerd:

- Oplossingen die als solitaire oplossingsrichtingen zijn voorgesteld, zijnde: NOA1, NOA2, NOA4, NOA5, NOB2, NOB4, NOB5, NOB6, NOB7, NOB8, NOB9, NOB13, NOB15, NOB16 en NOB18;
- Oplossingen die in combinatie met een bestaande oplossingsrichting zijn voorgesteld, zijnde: NOA3, NOB1, NOB3, NOB10, NOB11, NOB12, NOB14 en NOB17.

Solitaire oplossingsrichtingen zijn getoetst op alle nieuwe woon- en werklocaties. Oplossingsrichtingen, die in combinatie zijn voorgesteld, zijn getoetst sec op de bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties waar ze effect op hebben. Voor overige locaties blijft de kleur van de toetsing grijs.

Tabel 1: Beoordeling nieuwe oplossingsrichtingen op basis van zienswijzen op het extra criterium

Nieuwe woon- en werklocaties Nieuwe oplossings-richting	Zuidas	Schinkelkwartier	Schiphol Noord	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	Westflank Haarlemmermeer	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	Beoordeling
NOA1 Alternatieve spoorverbinding Hoofddorp-Weesp	0	0	0	0	0	+	+	+	NOA1 verbetert de ov-bereikbaarheid op drie locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op vijf locaties gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOA2 Ombouwen infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50) naar de afmetingen van de NS	0	0	0	0	0	0	0	0	In NOA2 blijft de ov-bereikbaarheid op alle locaties gelijk aan de referentiesituatie 2040.
NOA3 Het - ongeacht de gekozen voorkeurs- variant - realiseren van (extra) keer-mogelijkheden t.h.v. Leiden Centraal, Hoofddorp en Amsterdam Zuid									De oplossing is voorgesteld in combinatie met de (uiteindelijke) voorkeursvariant en heeft zelfstandig geen bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. De uiteindelijke voorkeursvariant dient in ruime mate bij te dragen aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOA4 Inzetten van treinmaterieel met meer capaciteit	-	0	0	0	-	+	+	+	In NOA4 verslechtert de ov-bereikbaarheid op twee locaties, blijft gelijk op drie locaties en verbetert de ov-bereikbaarheid op drie locaties. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOA5 City Sprinter	+	+	0	+	+	+	+	+	In NOA5 verbetert de ov-bereikbaarheid van zeven nieuwe woon- en werklocaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB1 Station Badhoevedorp				+					In NOB1 verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande trein- en metrovarianten (PA2, 3.1 of 3.2) – de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

Nieuwe woon- en werklocaties Nieuwe oplossings-richting	Zuidas	Schinkelkwartier	Schiphol Noord	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	Westflank Haarlemmermeer	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	Beoordeling
NOB2 BRT-netwerk	+	+	+	+	+	+	+	+	In NOB2 verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
NOB3 Metroboog richting Isolatorweg		+						+	In NOB3 verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier, Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
NOB4 Metrovariant PA3.1 aan zuidzijde A4	+	+	0	+	+	-	-	0	NOB4 verslechtert de ov-bereikbaarheid op twee locaties, blijft gelijk op twee locaties en verbetert op vier locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB5 Metrovariant PA3.3 aan zuidzijde A4	+	+	+	0	+	+	+	+	In NOB5 blijft de ov-bereikbaarheid van één locatie gelijk, terwijl de ov-bereikbaarheid op zeven locaties verbetert ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB6 Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT naar Schiphol Noordwest	+	+	+	+	+	+	+	+	In NOB6 verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.1	+	+	0	+	+	0	0	+	NOB7 (+PA3.1) verbetert de ov-bereikbaarheid op vijf locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op drie locaties gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.2	+	+	0	+	+	+	+	+	In NOB7 + PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van zeven nieuwe woon- en werklocaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.

Nieuwe woon- en werklocaties Nieuwe oplossings-richting	Zuidas	Schinkelkwartier	Schiphol Noord	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	Westflank Haarlemmermeer	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	Beoordeling
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.3	+	+	+	0	+	+	+	+	In NOB7 (+PA3.3) verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB8 Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds	+	+	0	+	+	-	-	0	NOB8 verbetert de ov-bereikbaarheid op vier locaties, blijft gelijk op twee locaties en verslechtert op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB9 Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT naar Schiphol Noordwest (na optimalisatie)	+	+	+	+	+	+	+	+	In NOB9 verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
NOB10 Nieuw metrostation Anderlechtlaan		+							In NOB10 verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
NOB11 Nieuw metrostation Vrijhavenplein/ Zuidzijde Schiphol					+				In NOB11 verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schiphol Centrum ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
NOB12 Nieuw metrostation Nieuw Sloten Centrum		0							In NOB12 verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier in geringe mate ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
NOB13 Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep i.c.m. PA3.2	+	+	0	+	+	+	+	+	In NOB13 + PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van zeven nieuwe woon- en werklocaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.

Nieuwe woon- en werklocaties Nieuwe oplossings-richting	Zuidas	Schinkelkwartier	Schiphol Noord	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	Westflank Haarlemmermeer	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	Beoordeling
NOB13 Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep i.c.m. PA3.3	+	+	+	0	+	+	+	+	NOB13 + PA3.3 verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB14 Schinkeltram		0							In NOB14 verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier in geringe mate ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
NOB15 Oost-Westlijn (premetro)	0	0	0	+	+	0	0	+	NOB15 verbetert de ov-bereikbaarheid van drie locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid van vijf locaties gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB16 Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid i.c.m. PA3.2	+	+	0	+	+	+	+	+	In NOB16 + PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van zeven nieuwe woon- en werklocaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB16 Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid i.c.m. PA3.3	+	+	+	0	+	+	+	+	NOB16 + PA3.3 verbetert de ov-bereikbaarheid van zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB17 Het aan de BRT-variant toevoegen van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan			+						In NOB17 verbetert – naast de bijdrage van PA1 – de ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

Nieuwe woon- en werklocaties Nieuwe oplossings-richting	Zuidas	Schinkelkwartier	Schiphol Noord	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	Westflank Haarlemmermeer	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	Beoordeling
NOB18 Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest i.c.m. metrovariant PA3.1	+	+	0	+	+	-	-	0	NOB18 + PA3.1 verbetert de ov-bereikbaarheid op vier locaties, blijft gelijk op twee locaties en verslechtert op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOB18 Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest i.c.m. metrovariant PA3.2	+	+	0	+	+	+	+	+	In NOB18 + PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van zeven nieuwe woon- en werklocaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOC1 Multimodale Knoop Schiphol (+)									De oplossingsrichting heeft zelfstandig geen bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
NOC2 Verruiming scope naar (heel) Hoofddorp									De oplossingsrichting heeft zelfstandig geen bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.

Tabel 2: Onderbouwing beoordeling nieuwe oplossingsrichtingen

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOA1 Alternatieve spoorverbinding Hoofddorp-Weesp	Zuidas	0	De oplossingsrichting voorziet in geen verandering op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	0	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg en er is geen nieuw station van de oplossingsrichting voorzien in het Schinkelkwartier.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de oplossingsrichting voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.
	Schiphol Centrum	0	De oplossingsrichting voorziet in geen verandering op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels een hoogfrequente Airport Sprinter naar Amsterdam CS en meerdere HOV-buslijnen. Door de extra spoorverbinding zijn meer treinverbindingen vanaf station Hoofddorp mogelijk.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. De overstapmogelijkheden op station Hoofddorp worden uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Door de extra spoorverbinding zijn meer treinverbindingen vanaf stations Sloterdijk en Amsterdam Centraal mogelijk.
NOA2 Ombouwen infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50) naar de afmetingen van de NS	Zuidas	0	De Zuidas is in de referentiesituatie 2040 ontsloten middels trein, metro en onderliggend ov. Op onder andere de stations Amstelveenseweg, Amsterdam Zuid en RAI wordt de metro vervangen door een treindienst met dezelfde verbindingen. Dit verandert niets in de ov-bereikbaarheid van de Zuidas.
	Schinkelkwartier	0	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Op dit station wordt de metro vervangen door een treindienst met dezelfde verbindingen. Dit verandert niets in de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de oplossingsrichting voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOA2 Ombouwen infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50) naar de afmetingen van de NS	Schiphol Centrum	0	De oplossingsrichting voorziet in geen verandering in de ov-bereikbaarheid van Schiphol Centrum.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	0	De oplossingsrichting voorziet in geen verandering in de ov-bereikbaarheid van Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park.
	Westflank Haarlemmermeer	0	De oplossingsrichting voorziet in geen verandering in de ov-bereikbaarheid van Westflank Haarlemmermeer.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	0	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Op de metrostations van de Ringlijn in deze locaties wordt de metro vervangen door een treindienst met dezelfde verbindingen. Dit verandert niets in de ov-bereikbaarheid van Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan.
NOA4 Inzetten van treinmaterieel met meer capaciteit	Zuidas	-	De Zuidas is in de referentiesituatie 2040 ontsloten middels trein, metro en onderliggend ov. NOA4: Nationale treindiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een metroachtig treinsysteem met hoge capaciteit. Vanuit station Amsterdam Zuid vervallen nationale treindiensten (sprinter en Intercity) in de richtingen Leiden en Rotterdam (HSL) en is hiervoor een overstap op station Hoofddorp nodig. Internationale treinen blijven (deels) op station Amsterdam Zuid. Dit zorgt ervoor dat vanuit de Zuidas minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse treinverbinding. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van de Zuidas kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het behouden van rechtstreekse nationale treindiensten. Daarmee zou de definitie en alle voordelen van deze oplossingsrichting teniet worden gedaan.
	Schinkelkwartier	0	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg en er is geen nieuw station van de oplossingsrichting voorzien in het Schinkelkwartier.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de oplossingsrichting voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOA4 Inzetten van treinmaterieel met meer capaciteit	Schiphol Centrum	-	Schiphol Centrum is in de referentiesituatie 2040 ontsloten middels trein en onderliggend ov. NOA4: Nationale treindiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een metroachtig treinsysteem met hoge capaciteit. Vanuit station Schiphol Airport vervallen nationale treindiensten (sprinter en Intercity) in de richtingen Leiden, Rotterdam (HSL), Utrecht, Almere en Alkmaar en is hiervoor een overstap op diverse stations nodig. Internationale treinen blijven halteren op station Schiphol Airport en er komt ruimte voor meer internationale treinen. Dit zorgt ervoor dat vanuit Schiphol Centrum minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse treinverbinding. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Schiphol Centrum kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het behouden van rechtstreekse nationale treindiensten. Daarmee zou de definitie en alle voordelen van deze oplossingsrichting teniet worden gedaan.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels een hoogfrequente Airport Sprinter naar Amsterdam CS en meerdere HOV-buslijnen. Nationale treindiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een metroachtig treinsysteem met hoge capaciteit. De frequentie van treindiensten naar Amsterdam Centraal en Schiphol vanuit Hoofddorp neemt toe. Hoofddorp wordt Intercitystation en een belangrijk overstappunt in de richtingen Leiden en Rotterdam (HSL). Hierdoor neemt het aantal rechtstreekse treinverbindingen vanaf Hoofddorp toe.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. De overstapmogelijkheden op station Hoofddorp worden ruim uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Nationale treindiensten in de Schipholspoortunnel inclusief de Airport Sprinter worden vervangen door een metroachtig treinsysteem met hoge capaciteit. Hierdoor neemt de frequentie van treindiensten naar Amsterdam Centraal en Schiphol vanuit Sloterdijk en Lelylaan toe.
NOA5 City Sprinter	Zuidas	+	Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het nieuwe treinstation Schinkelkwartier, met directe treinverbinding naar Amsterdam Centraal, Sloterdijk, Schiphol Airport en Hoofddorp.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOA5 City Sprinter	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het nieuwe treinstation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, met directe treinverbinding naar Amsterdam Centraal, Sloterdijk, Schiphol Airport en Hoofddorp.
	Schiphol Centrum	+	Door de extra spoorverbinding wordt de Airport Sprinter vervangen door de frequentere City Sprinter. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels de Airport Sprinter en HOV-buslijnen. Door de extra spoorverbinding wordt de Airport Sprinter vervangen door de frequentere City Sprinter.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. De mogelijkheden voor bus-trein overstap op stations Hoofddorp en Schiphol Airport worden uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Door de extra spoorverbinding wordt de Airport Sprinter vervangen door de frequentere City Sprinter.
NOB1 Station Badhoevedorp	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting is in combinatie met een andere oplossingsrichting (BRT, trein of metro) voorgesteld en voorziet in het nieuwe station Badhoevedorp, ter aanvulling van het station Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, met directe ov-verbinding naar Amsterdam en Schiphol.
NOB2 BRT-netwerk	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een in een hoogfrequent BRT-netwerk met rechtstreekse verbindingen naar Schiphol, Hoofddorp en overige woon- en werklocaties in het plangebied. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in BRT-haltes in het Schinkelkwartier in een hoogfrequent BRT-netwerk met rechtstreekse verbindingen naar Schiphol, Hoofddorp en overige woon- en werklocaties in het plangebied.
	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed. Deze oplossingsrichting voorziet daarnaast in BRT-halte Schiphol Noord, in een hoogfrequent BRT-netwerk met rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp en overige woon- en werklocaties in het plangebied.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB2 BRT-netwerk	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in BRT-halte Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, in een hoogfrequent BRT-netwerk met rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp en overige woon- en werklocaties in het plangebied.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel in de referentiesituatie 2040 worden vervangen door een hoogfrequent BRT-netwerk tussen Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp en overige woon- en werklocaties in het plangebied. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels de Airport Sprinter en HOV-buslijnen. Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel in de referentiesituatie 2040 worden vervangen door een hoogfrequent BRT-netwerk met rechtstreekse verbindingen tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en overige woon- en werklocaties in het plangebied, inclusief Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Deze oplossingsrichting voorziet in een hoogfrequent BRT-netwerk met rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp en overige woon- en werklocaties in het plangebied. De HOV-buslijnen vanuit Westflank Haarlemmermeer sluiten hierop aan, waardoor het aantal rechtstreekse verbindingen of met een enkele overstap neemt toe.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Deze oplossingsrichting voorziet in meerdere BRT-haltes in Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan, in een hoogfrequent BRT-netwerk met rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp en overige woon- en werklocaties in het plangebied.
NOB3 Metroboog richting Isolatorweg	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting is in combinatie met een andere oplossingsrichting (metrovarianten PA3.1, 3.2 of 3.3) voorgesteld en voorziet in de ontsluiting van Schinkelkwartier met metro in alle drie de richtingen (Amsterdam Zuid, Lelylaan/Sloterdijk en Schiphol) vanuit beide metrostations in deze locatie, namelijk Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB3 Metroboog richting Isolatorweg	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Deze oplossingsrichting is in combinatie met een andere oplossingsrichting (metrovarianten PA3.1, 3.2 of 3.3) voorgesteld en voorziet in de hoogfrequente, rechtstreekse ontsluiting van Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan met de metro naar Schiphol en – in combinatie met PA3.2 en PA3.3 – Hoofddorp.
NOB4 Metrovariant PA3.1 aan zuidzijde A4	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	-	<u>Referentiesituatie 2040:</u> Stationsgebied Hoofddorp is in de referentie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels de frequente Airport Sprinter en HOV-buslijnen. <u>Metrovariant PA3.1:</u> (Meerdere) sprinterdiensten vervallen vanuit station Hoofddorp naar Schiphol, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Hierdoor hebben reizigers vanuit Hoofddorp een veel minder frequente treinverbinding met Schiphol en Amsterdam en vervalt de directe verbinding met Amsterdam Centraal. Daarnaast moeten reizigers vanuit Hoofddorp vaker overstappen op Schiphol Airport naar metro of trein. Dit zorgt ervoor dat vanuit Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse ov-verbinding of met een enkele overstap. <u>Optimalisatiekansen:</u> De ov-bereikbaarheid van Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het verlengen van het projectalternatief tot deze locaties. Metrovariant PA3.2 voorziet hierin en voldoet aan het extra criterium. Deze optimalisatie zou de definitie van PA3.1 zodanig wijzigen dat het een identiek zou worden aan PA3.2.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB4 Metrovariant PA3.1 aan zuidzijde A4	Westflank Haarlemmermeer	-	Referentiesituatie 2040: Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met HOV-bussen naar stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Metrovariant NOB4: meerdere sprinterdiensten worden in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol. Op station Hoofddorp vervallen hierdoor meerdere sprinterdiensten naar Schiphol en Amsterdam. Op station Schiphol Airport is een nieuwe overstapmogelijkheid tussen bus en metro voorzien. Dit zorgt vanuit Westflank Haarlemmermeer voor minder overstapmogelijkheden tussen bus en trein op station Hoofddorp en voor een langere reistijd in de bus. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Westflank Haarlemmermeer kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het verlengen van het projectalternatief tot station Hoofddorp. Metrovariant PA3.2 voorziet hierin en voldoet aan het extra criterium. Deze optimalisatie zou de definitie van NOB4 zodanig wijzigen dat het een identiek zou worden aan PA3.2.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	0	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan blijft Schiphol goed bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk. Stationsgebied Hoofddorp wordt echter slechter bereikbaar vanuit deze locaties en is een extra overstap op Schiphol nodig.
NOB5 Metrovariant PA3.3 aan zuidzijde A4	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed. PA3.3 voorziet daarnaast in het metrostation Schiphol Noord.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de metrovariant 3.3 voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB5 Metrovariant PA3.3 aan zuidzijde A4	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.
NOB6 Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT naar Schiphol Noordwest	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed. PA3.3 voorziet daarnaast in het metrostation Schiphol Noord.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in een rechtstreekse BRT-verbinding van Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest met Schiphol Centrum en Schiphol Noord, waar men kan overstappen op de metro.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB6 Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT naar Schiphol Noordwest	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.1	Zuidas	+	De oplossingsrichting voorziet vanuit Amsterdam Zuid in een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.1	Schiphol Centrum	+	Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter gering worden verhoogd. Daarnaast voorziet de oplossingsrichting in een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	0	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels een hoogfrequente Airport Sprinter naar Amsterdam CS en meerdere HOV-buslijnen. Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter vanaf station Hoofddorp gering worden verhoogd.
	Westflank Haarlemmermeer	0	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met HOV-bussen naar stations Hoofddorp en Schiphol Airport. De mogelijkheden voor bus-trein overstap op stations Hoofddorp en Schiphol Airport kunnen gering worden uitgebreid. Op station Schiphol Airport is een nieuwe overstapmogelijkheid tussen bus en metro voorzien.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter gering worden verhoogd. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan komt er een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg richting Schiphol.
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.2	Zuidas	+	De oplossingsrichting voorziet vanuit Amsterdam Zuid in een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.2	Schiphol Centrum	+	Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter gering worden verhoogd. Daarnaast voorziet de oplossingsrichting in een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels een hoogfrequente Airport Sprinter naar Amsterdam CS en meerdere HOV-buslijnen. Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter vanaf station Hoofddorp gering worden verhoogd. Daarnaast voorziet de oplossingsrichting in een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. De mogelijkheden voor bus-trein overstap op stations Hoofddorp en Schiphol Airport kunnen gering worden uitgebreid. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter gering worden verhoogd. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan komt er een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg richting Schiphol en Hoofddorp.
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.3	Zuidas	+	De oplossingsrichting voorziet vanuit Amsterdam Zuid in een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB7 Extra spoortunnel plus metrovariant PA3.3	Schiphol Centrum	+	Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter gering worden verhoogd. Daarnaast voorziet de oplossingsrichting in een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels een hoogfrequente Airport Sprinter naar Amsterdam CS en meerdere HOV-buslijnen. Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter vanaf station Hoofddorp gering worden verhoogd. Daarnaast voorziet de oplossingsrichting in een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. De mogelijkheden voor bus-trein overstap op stations Hoofddorp en Schiphol Airport kunnen gering worden uitgebreid. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Door de extra Schipholspoortunnel kan de frequentie van de Airport Sprinter gering worden verhoogd. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan komt er een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg richting Schiphol en Hoofddorp.
NOB8 Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB8 Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	-	Referentiesituatie 2040: Stationsgebied Hoofddorp is in de referentie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels de frequente Airport Sprinter en HOV-buslijnen. Metrovariant PA3.1: (Meerdere) sprinterdiensten vervallen vanuit station Hoofddorp naar Schiphol, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Hierdoor hebben reizigers vanuit Hoofddorp een veel minder frequente treinverbinding met Schiphol en Amsterdam en vervalt de directe verbinding met Amsterdam Centraal. Daarnaast moeten reizigers vanuit Hoofddorp vaker overstappen op Schiphol Airport naar metro of trein. Dit zorgt ervoor dat vanuit Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse ov-verbinding of met een enkele overstap. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het verlengen van het projectalternatief tot deze locaties. Metrovariant PA3.2 voorziet hierin en voldoet aan het extra criterium. Deze optimalisatie zou de definitie van PA3.1 zodanig wijzigen dat het een identiek zou worden aan PA3.2.
	Westflank Haarlemmermeer	-	Referentiesituatie 2040: Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met HOV-bussen naar stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Metrovariant NOB8 i.c.m. PA3.1: meerdere sprinterdiensten worden in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol. Op station Hoofddorp vervallen hierdoor meerdere sprinterdiensten naar Schiphol en Amsterdam. Op station Schiphol Airport is een nieuwe overstapmogelijkheid tussen bus en metro voorzien. Dit zorgt vanuit Westflank Haarlemmermeer voor minder overstapmogelijkheden tussen bus en trein op station Hoofddorp en voor een langere reistijd in de bus. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Westflank Haarlemmermeer kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het verlengen van het projectalternatief tot station Hoofddorp. Metrovariant PA3.2 voorziet hierin en voldoet aan het extra criterium. Deze optimalisatie zou de definitie van NOB8 i.c.m. PA3.1 zodanig wijzigen dat het een identiek zou worden aan PA3.2.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB8 Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	0	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan blijft Schiphol goed bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk. Stationsgebied Hoofddorp wordt echter slechter bereikbaar vanuit deze locaties en is een extra overstap op Schiphol nodig.
NOB9 Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT naar Schiphol Noordwest	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed. PA3.3 voorziet daarnaast in het metrostation Schiphol Noord.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in een rechtstreekse BRT-verbinding van Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest met Schiphol Centrum en Schiphol Noord, waar men kan overstappen op de metro.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB9 Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT naar Schiphol Noordwest	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.
NOB10 Nieuw metrostation Anderlechtlaan	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting is in combinatie met een andere oplossingsrichting (trein of metro) voorgesteld en voorziet in het nieuwe station Anderlechtlaan, ter aanvulling van station Johan Huizingalaan en/of Henk Sneevlietweg, met directe ov-verbinding naar Amsterdam en Schiphol.
NOB11 Nieuw metrostation Vrijhavenplein/ Zuidzijde Schiphol	Schiphol Centrum	+	Schiphol Centrum is in de referentiesituatie 2040 ontsloten middels trein en onderliggend ov. Deze oplossingsrichting is in combinatie met een andere oplossingsrichting (metrovarianten PA3.2 of 3.3) voorgesteld en voorziet in het nieuwe station Vrijhavenplein, met directe verbinding naar Amsterdam en Hoofddorp.
NOB12 Nieuw metrostation Nieuw Sloten Centrum	Schinkelkwartier	0	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting is in combinatie met een andere oplossingsrichting (metro) voorgesteld. Door de aangepaste tracévoering van de metroverbinding, is station Johan Huizingalaan niet langer mogelijk. Station Nieuw Sloten Centrum is minder gunstig gesitueerd in relatie tot Schinkelkwartier.
NOB13 Verlengen metrotracé PA3.2 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB13 Verlengen metrotracé PA3.2 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.
NOB13 Verlengen metrotracé PA3.3 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed. PA3.3 voorziet daarnaast in het metrostation Schiphol Noord.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de metrovariant 3.3 voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB13 Verlengen metrotracé PA3.3 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.
NOB14 Schinkeltram – in combinatie met een van de metroalternatieven PA 3.1, 3.2 of 3.3	Schinkelkwartier	0	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting is in combinatie met een andere oplossingsrichting (metrovarianten PA3.1, 3.2 of 3.3) voorgesteld en voorziet in een directe tramverbinding tussen Schinkelkwartier en Amsterdam centrum. Echter wordt deze verbinding al gerealiseerd door het verlengen van de Noord/Zuidlijn in PA 3.1, 3.2 of 3.3 via station Johan Huizingalaan, waarmee deze oplossingsrichting in combinatie is voorgesteld.
NOB15 Oost-Westlijn (premetro)	Zuidas	0	De oplossingsrichting voorziet in geen verandering op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	0	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg en er is geen nieuw station van de oplossingsrichting voorzien in het Schinkelkwartier.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het premetrostation Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest met verbinding naar Schiphol en Amsterdam centrum.
	Schiphol Centrum	+	Deze oplossingsrichting voorziet in de premetro verbinding tussen Schiphol en Amsterdam.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	0	Stationsgebied Hoofddorp is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels een hoogfrequente Airport Sprinter naar Amsterdam CS en meerdere HOV-buslijnen. Deze oplossingsrichting voorziet in geen verandering.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB15 Oost-Westlijn (premetro)	Westflank Haarlemmermeer	0	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Deze oplossingsrichting voorziet in geen verandering.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. Vanuit station Lelylaan wordt deze locatie verbonden door premetro met Schiphol en Amsterdam centrum.
NOB16 Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/ of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid i.c.m. PA3.2	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Schiphol Trade Park en Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB16 Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/ of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid i.c.m. PA3.2	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.
NOB16 Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/ of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid i.c.m. PA3.3	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed. PA3.3 voorziet daarnaast in het metrostation Schiphol Noord.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	0	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest en er is ook geen nieuw station van de metrovariant 3.3 voorzien in Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Schiphol Trade Park en Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB16 Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/ of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid i.c.m. PA3.3	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.
NOB17 Het aan de BRT-variant toevoegen van een BRT-halte (na) bij de Koekoekslaan	Schiphol Noord	+	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed. In de buurt van Schiphol Noord komt er een halte van het BRT-alternatief bij Koekoekslaan, met directe verbindingen naar Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp.
NOB18 Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest i.c.m. PA3.1	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in de metrostations Terminal Noordwest en Badhoevedorp, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB18 Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest i.c.m. PA3.1	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	-	Referentiesituatie 2040: Stationsgebied Hoofddorp is in de referentie 2040 ontsloten met Schiphol en Amsterdam middels de frequente Airport Sprinter en HOV-buslijnen. Metrovariant PA3.1: (Meerdere) sprinterdiensten vervallen vanuit station Hoofddorp naar Schiphol, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Hierdoor hebben reizigers vanuit Hoofddorp een veel minder frequente treinverbinding met Schiphol en Amsterdam en vervalt de directe verbinding met Amsterdam Centraal. Daarnaast moeten reizigers vanuit Hoofddorp vaker overstappen op Schiphol Airport naar metro of trein. Dit zorgt ervoor dat vanuit Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park minder bestemmingen bereikbaar zijn met een rechtstreekse ov-verbinding of met een enkele overstap. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het verlengen van het projectalternatief tot deze locaties. Metrovariant PA3.2 voorziet hierin en voldoet aan het extra criterium. Deze optimalisatie zou de definitie van PA3.1 zodanig wijzigen dat het een identiek zou worden aan PA3.2.
	Westflank Haarlemmermeer	-	Referentiesituatie 2040: Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten met HOV-bussen naar stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Metrovariant NOB18 i.c.m. PA3.1: meerdere sprinterdiensten worden in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol. Op station Hoofddorp vervallen hierdoor meerdere sprinterdiensten naar Schiphol en Amsterdam. Op station Schiphol Airport is een nieuwe overstapmogelijkheid tussen bus en metro voorzien. Dit zorgt vanuit Westflank Haarlemmermeer voor minder overstapmogelijkheden tussen bus en trein op station Hoofddorp en voor een langere reistijd in de bus. Optimalisatiekansen: De ov-bereikbaarheid van Westflank Haarlemmermeer kan verbeteren of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie 2040 door het verlengen van het projectalternatief tot station Hoofddorp. Metrovariant PA3.2 voorziet hierin en voldoet aan het extra criterium. Deze optimalisatie zou de definitie van NOB18 i.c.m. PA3.1 zodanig wijzigen dat het een identiek zou worden aan PA3.2.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	0	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan blijft Schiphol goed bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk. Stationsgebied Hoofddorp wordt echter slechter bereikbaar vanuit deze locaties en is een extra overstap op Schiphol nodig.

Oplossingsrichting ontwerp NRD	Nieuwe woon- en werklocatie	Score	Verandering
NOB18 Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest i.c.m. PA3.2	Zuidas	+	Vanuit station Amsterdam Zuid worden meerdere sprinterdiensten in de referentiesituatie 2040 vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Schiphol en Hoofddorp. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Amsterdam Zuid.
	Schinkelkwartier	+	In de referentiesituatie 2040 is het Schinkelkwartier ontsloten middels metrostation Henk Sneevlietweg. Deze oplossingsrichting voorziet in het metrostation Johan Huizingalaan, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Noord	0	De ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord is in de referentiesituatie 2040 al goed en daarin verandert niets.
	Badhoevedorp Zuid / Schiphol Noordwest	+	In de referentie 2040 zit geen station bij Badhoevedorp Zuid/ Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting voorziet in de metrostations Terminal Noordwest en Badhoevedorp, inclusief een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Schiphol Centrum	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding naar Hoofddorp, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station. Er komt meer ruimte voor Intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel en op station Schiphol Airport.
	Stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park	+	Meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel worden vervangen door een directe, hoogfrequente metroverbinding tussen Hoofddorp en Schiphol, Amsterdam Zuid, het centrum van Amsterdam en Centraal Station.
	Westflank Haarlemmermeer	+	Westflank Haarlemmermeer is in de referentiesituatie 2040 ontsloten door HOV-buslijnen met stations Hoofddorp en Schiphol Airport. Er komt een nieuwe, hoogfrequente bus-metro overstapmogelijkheid vanuit Westflank Haarlemmermeer op stations Hoofddorp en Schiphol Airport, waardoor de ov-bereikbaarheid wordt ruim uitgebreid.
	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan	+	Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan zijn in de referentiesituatie 2040 ontsloten door de Airport Sprinter via stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk en Lelylaan, net zoals metro en HOV-buslijnen. In deze oplossingsrichting worden meerdere sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel vervangen door een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Vanuit Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan worden locaties in het plangebied OVAH beter bereikbaar middels een nieuwe, hoogfrequente metro-metro overstapmogelijkheid op station Amstelveenseweg, net zoals de overgebleven treindiensten vanaf stations Lelylaan en Sloterdijk.

Aan dit project werken mee

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervoerregio Amsterdam

sadc

transdev
the mobility company

GVB

Schiphol Group

Gemeente Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

ProRail

KLM



De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Royal Schiphol Group, Schiphol Area Development Company en de Nederlandse Spoorwegen.

Hierbij werken ze samen met een vijftal adviserende partijen: KLM, ProRail, GVB, Connexxion en Rijkswaterstaat.

Het project wordt uitgevoerd door een onafhankelijke projectorganisatie die opereert binnen de directie Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) (voorheen Bijzondere Projecten) van de gemeente Amsterdam.

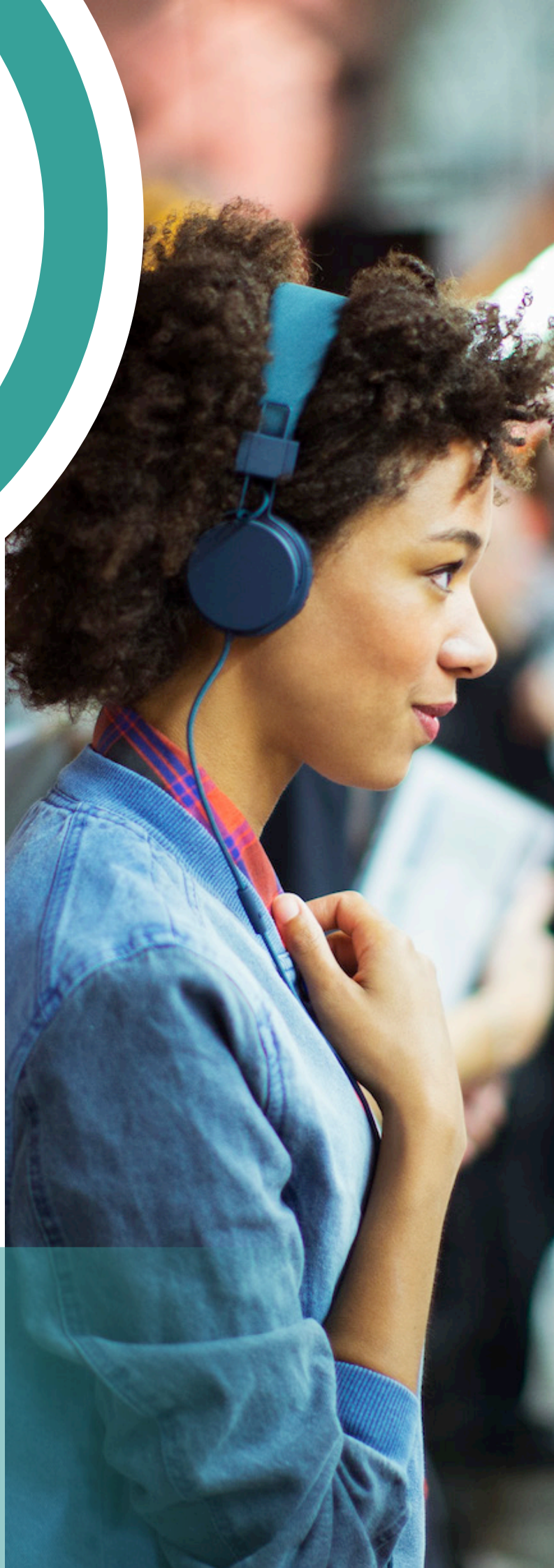
MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer

Documentnummer: OVAH/03738
6 februari 2025

Contactinformatie
info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl
www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl

Bijlage 3

bij Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van 6 februari 2025



de volgende halte is de toekomst

Projectalternatieven

Als onderdeel van de MKBA ZWASH corridor

Opgesteld op verzoek van:

Kernteam ZWASH

Vervoersregio Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Buck Consultants International, Royal HaskoningDHV, MUST Ecorys

Amersfoort, 30 augustus 2021



INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 1

1.1. Aanleiding opstellen projectalternatieven 1

1.2. Doel Notitie projectalternatieven 2

2 Brede verkenning naar oplossingsmogelijkheden 3

2.1. Oplossingsmogelijkheden in MIRT-onderzoek ZWASH 3

2.2. Longlist van mogelijke oplossingsrichtingen 3

3 Zeef van oplossingsrichtingen naar kansrijke projectalternatieven 7

4 Selectie kansrijke projectalternatieven 8

4.1. Oplossingsrichtingen spoor 8

4.2. Oplossingsrichtingen bus, tram, metro 9

4.3. Overige oplossingsrichtingen 10

4.4. Shortlist van oplossingsrichtingen 12

4.5. Verdere tracékeuzes doortrekken metrolijn en Schipholspoortunnel 12

4.6. Overzicht projectalternatieven 15

5 Projectalternatief 1: Bus Rapid Transit 16

5.1. Beschrijving op hoofdlijnen 16

5.2. Toelichting tracé 17

5.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod 17

5.4. Bijbehorend OV-netwerk 18

6 Projectalternatief 2: Nieuwe Schiphol spoortunnel 20

6.1. Beschrijving op hoofdlijnen 20

6.2. Toelichting tracé 20

6.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod 21

6.4. Bijbehorend OV-netwerk 22

7 Projectalternatief 3.1 Noord/Zuidlijn tot Schiphol via Noordwest 23

7.1. Beschrijving op hoofdlijnen 23

7.2. Toelichting tracé 23

7.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod 24

7.4. Bijbehorend OV-netwerk 25

8 Projectalternatief 3.2: Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest 26

8.1. Beschrijving op hoofdlijnen 26

8.2. Toelichting tracé 26

8.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod 27

8.4. Bijbehorend OV-netwerk 28

9 Projectalternatief 3.3: Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord 29

9.1. Beschrijving op hoofdlijnen 29

9.2. Toelichting tracé 29

9.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod 30

9.4. Bijbehorend OV-netwerk 31

10 De projectalternatieven samengevat 32
10.1. Alternatieven in onderzoek 32
10.2. Bijbehorend OV-netwerk op hoofdlijnen 32

Bijlage 1 Zeef oplossingsrichtingen 34
Bijlage 2 Onderzoek naar niet infrastructurele maatregelen 35
Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel 35
Maatregelen zonder infrastructuuringrepen 37
Fietsmaatregelen 40

Bijlage 3 Nationaal spoornetwerk MKBA ZWASH 41
1. Samenhang met het nationaal spoornetwerk 41
2. Opbouw: verschillende nationale spoornetwerken bij verschillende varianten 41
3. Huidige situatie (dienstregeling 2021) 42
4. Nulalternatief referentie 2040: 6-Basis (2021) 42
5. Projectalternatieven op basis van een 8-4 (min) netwerk 43
6. Treinnetwerk T1 – benutten restcapaciteit Schipholspoortunnel 44
7. Treinnetwerk T2 – projectalternatief 3 nieuwe spoortunnel 46
8. Treinnetwerk T3 – projectalternatief 2 (BRT-systeem) en 4 (doortrekken NZL) 48
9. Buiten scope: nationaal netwerk conform Toekomstbeeld OV 50

1 Inleiding

1.1. Aanleiding opstellen projectalternatieven

Nederland en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) willen hun goede economische concurrentiepositie ten opzichte van andere Europese regio's behouden en versterken. Voor het gebied rondom Amsterdam wordt een hoge economische groei voorspeld. Daardoor ligt er ook een enorme woningbouwopgave en dreigt er een tekort te ontstaan aan internationale vestigingsmilieus. De MRA wordt zowel op korte als lange termijn geconfronteerd met omvangrijke bereikbaarheidsopgaven.[1]

Om de MRA in de toekomst goed bereikbaar te houden, zijn aanvullende infrastructurele maatregelen benodigd die leiden tot een substantiële schaalsprong in de bereikbaarheid. Binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) werken Rijk en MRA sinds 2018 gezamenlijk aan de opgaven op het terrein van bereikbaarheid en verstedelijking.

Essentie van het probleem

(Inter)nationale opgave met Schipholspoortunnel als bottleneck
Centraal staat de Schipholspoortunnelproblematiek en de samenhangende capaciteitsknelpunten voor het nationale spoor. Het betreft hier een combinatie van een verwacht tekort aan infrastructurele capaciteit (beschikbare aantallen treinpaden) en beperkingen in het aantal mogelijk te faciliteren verplaatsingen per spoor, rekening houdend met de capaciteit van de voertuigen. Concreet betekent dit voor reizigers:

- Lange(re) reistijden van en naar Amsterdam.
- Onvoldoende treinen in de rest van Nederland en onvoldoende internationale treinen voor efficiënte bereikbaarheid in Europa (volgt ook uit opgaven Integrale Mobiliteitsanalyse en ambities Toekomstbeeld OV).
- Onbetrouwbaarheid van de dienstregeling in de rest van Nederland.

Transferopgave: reizigersafwikkeling op de stations
Samenhangend met het capaciteitsknelpunt vormt het oplossen van het transferknelpunt (knelpunt met betrekking tot het in-, uit- en overstappen van reizigers) op het station Schiphol (perronveiligheid) een belangrijk nevendoel. Gedurende het drukste deel van de spits wordt de druk op de transfers dermate hoog dat de veiligheid (soms) in het gedrang komt. Om onveilige situaties te voorkomen zullen de perrons (regelmatig) afgesloten worden, met extra reistijd tot gevolg. Concreet betekent dit voor reizigers:

- Een kwalitatief slechter product.
- Langere overstap- en wachttijden.
- Een relatief hoge onbetrouwbaarheid van de reistijd.
- Een onveilige situatie bij het in-/ uitstappen, op de perrons en bij het samenkomen op de roltrappen/stijgpunten.
- Hoge kosten voor de inzet van crowd control op de stations.
- Netwerkeffecten voor reizigers buiten de corridor.

Regionale opgave rondom de knopen
Het investeren in de bereikbaarheid van de corridor tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp is ook van belang voor het realiseren van internationaal onderscheidende vestigingsmilieus. Bij een betere bereikbaarheid ontstaat er naar verwachting synergie/meerwaarde in de mogelijkheden voor verstedelijking. De bereikbaarheidskwaliteit van de knooppuntontwikkelingen is onvoldoende als gevolg van de capaciteitsgrenzen van de trein in de Schipholspoortunnel. Ook de busreizigers kennen nu bereikbaarheidsproblemen. Door de grote aantallen reizigers zijn de busverbindingen nu vol en onbetrouwbaar, waarbij er tevens capaciteitsbeperkingen zijn door veiligheidseisen van de Abdijtunnel en de Buitenvelderttunnel. Concreet betekent dit voor reizigers:

- Lagere kwaliteit en snelheid voor de regionale reis.
- Extra overstappen en/of congestie.
- Verblijfsmilieus van lage(re) kwaliteit (bijvoorbeeld verminderde leefbaarheid, meer autogebruik).
- Netwerkeffecten voor reizigers buiten de corridor (door verdere uitbreiding effecten).

[1] Dit volgt uit de recent door het Rijk opgestelde Integrale Mobiliteitsanalyse 2021.

1.2. Doel Notitie projectalternatieven

Voor de Schipholspoortunnelproblematiek en de samenhangende capaciteitsknelpunten voor het nationale spoor, het transfervraagstuk bij treinstation Schiphol en de regionale opgave zijn diverse oplossingsmogelijkheden denkbaar. Deze notitie beschrijft de onderbouwing bij de keuze voor de projectalternatieven en de uitwerking hiervan.
Om te komen tot oplossingsrichtingen is gebruik gemaakt van het in de afgelopen jaren uitgevoerde MIRT-Onderzoek. Vervolgens is van een aantal kansrijke oplossingsrichtingen een nadere analyse gedaan om te komen tot een lijst van projectalternatieven voor de MKBA die vervolgens verder zijn uitgewerkt. Om te komen tot die selectie van projectalternatieven is een toetsingskader (zeef) opgesteld. Hiermee zijn mogelijke oplossingsrichtingen in een kwalitatieve analyse getoetst op basis van doelbereik (worden de knelpunten voldoende opgelost en worden ze niet naar een andere locatie verplaatst), onoverkomelijke belemmeringen (zogenaamde showstoppers) en kosten.

2 Brede verkenning naar oplossingsmogelijkheden

2.1. Oplossingsmogelijkheden in MIRT-onderzoek ZWASH

Voor de beschreven problematiek zijn tijdens de voorgaande fases van het MIRT-onderzoek ZWASH diverse oplossingsrichtingen in beeld gebracht die een bijdrage kunnen leveren aan de beschreven doelstelling, waaronder mogelijke bouwstenen en de samenhang daartussen. In de voorgaande fases van het MIRT-onderzoek ZWASH is ook een aantal maatregelenpakketten doorgerekend. In het OV Toekomstbeeld is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daarnaast de capaciteitsuitbreiding op het spoor onderzocht. Op basis van voorgaande fases van het MIRT-onderzoek ZWASH en in werksessies met stakeholders is een zo volledig mogelijk overzicht gemaakt van oplossingsrichtingen voor de benoemde opgave, de zogenaamde longlist van mogelijke oplossingsrichtingen.

2.2. Longlist van mogelijke oplossingsrichtingen

In onderstaande paragrafen is een longlist van mogelijke oplossingsrichtingen weergegeven, onderverdeeld naar spoor, bus, tram en metro en overige. Het planjaar is voor alle voorstellen 2040 en de oplossingsrichtingen worden gerelateerd aan het Nulalternatief 2040. Het betreffen maatregelen binnen het studiegebied. Maatregelen buiten het studiegebied staan niet op de longlist en worden ook niet beoordeeld.

Longlist oplossingsrichtingen trein

In Tabel 1 staat een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen met betrekking tot het treinnetwerk inclusief een beschrijving wat de maatregelen inhoudt. Het gaat onder andere om het uitbreiden van de bestaande Schipholspoortunnel, een nieuwe Schipholspoortunnel en diverse maatregelen op het spoor.

Tabel 1. Longlist: mogelijke oplossingsrichtingen, spoor.

Nr.	Trein	Omschrijving
A1	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: uitbreiding Airport Sprinter (ten opzichte van nulalternatief)	Het betreft het uitbreiden van de Airport Sprinter (ten opzichte van de Airport Sprinter die al in het nulalternatief zit). Hierbij is er een hoogfrequente treindienst (twaalfmaal per uur per richting) tussen Hoofddorp/ Schiphol en Amsterdam Sloterdijk/Amsterdam Centraal. Hiervan gaan er achtmaal per uur naar Amsterdam Centraal en viermaal per uur naar het noorden van Noord-Holland (via Hemboog). Daarbij zijn er de nieuwe stations Schinkelkwartier en Haven-Stad.
A2	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: opheffen Airport Sprinters Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid	Het opheffen van Airport Sprinters tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid om capaciteit vrij te maken in de Schipholspoortunnel.
A3	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: Werknetwerk zonder metro en Airport Sprinter	Het betreft het invoeren van het werknetwerk, zonder metro en zonder Airport Sprinter. Het werknetwerk is een onderzoeksvariant in het OV Toekomstbeeld waarbij het spoor met een aantal ingrepen maximaal benut kan worden.
A4	Uitbreiden Schipholspoortunnel en/of station	Het uitbreiden van de bestaande Schipholspoortunnel met extra perronsporen (zessporige tunnel) en/ of station Schiphol met twee extra perrons op het station (achtsporig station).
A5	Nieuwe extra Schipholspoortunnel	Er zijn twee varianten mogelijk voor de spoortunnel naar Schiphol, een korte en een lange variant. Bij beide opties wordt de spoorcapaciteit op de zuidwestcorridor uitgebreid en kunnen er meer treindiensten worden gefaciliteerd. Daarnaast wordt er ruimte gecreëerd voor internationale treinen, door sprinters naar de nieuwe tunnel te verplaatsen. Sprinters kunnen dan worden doorgetrokken tot Amsterdam Muiderpoort via Centraal en eventueel ook Havenstad bedienen.

Nr.	Trein	Omschrijving
A6	Het realiseren van een nieuwe spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om	Het betekent een tweede westtak voor bijvoorbeeld de Intercity Direct Amsterdam – Rotterdam, internationale treinen. Bijvoorbeeld langs het tracé van de A5. De maatregel biedt extra spoorcapaciteit op de zuidwestcorridor, het ontlast bestaand spoor.
A7	Internationale terminal verplaatsen	Het verplaatsen van de internationale terminal/treindiensten van Amsterdam Zuid naar een andere locatie (gelegen nabij de HSL), zodat internationale treinen niet meer stoppen op Schiphol. Voorbeelden kunnen zijn Rotterdam, Sloterdijk etc.
A8	Perrondeuren Schiphol Airport	Het afsluiten van de perrons op station Schiphol met perrondeuren langs de perronrand. Hierdoor ontstaat een veilige scheiding tussen treinverkeer en reizigers.
A9	Keren van IC vanuit Utrecht tussen Schiphol en Amsterdam Zuid (bij Riekerpolder)	Deze optie komt neer op het vroegtijdig laten keren van de Intercity's van/naar Utrecht. Deze rijden nu door tot Schiphol en keren daar. Door de laatste halte Amsterdam Zuid te maken en vervolgens tussen Zuid en Schiphol te keren ontstaat ruimte in de Schipholspoortunnel.
A10	Zaandam – Amsterdam Zuid (4-sporige westtak, incl. boog)	Het realiseren van een directe spoorverbinding tussen Zaandam en Amsterdam Zuid. Dit vereist de aanleg van een viersporige Westtak en twee bogen: Haarlem – Westtak bij Sloterdijk en richting Amsterdam Zuid bij Riekerpolder.
A11	Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel	Het betreft het toevoegen van meer treinen op het netwerk, zonder dat (grootschalige) infrastructuuraanpassingen nodig zijn.

Longlist oplossingsrichtingen bus, tram, metro

In Tabel 2 staat een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen met betrekking tot het bus-, tram- en metronetwerk inclusief een beschrijving van de maatregelen.

Tabel 2. Longlist: mogelijke oplossingsrichtingen, bus, tram en metro.

Nr.	BTM	Omschrijving
B1	Doortrekken Metro Noord/Zuidlijn	Het doortrekken van een metrolijn draagt bij aan het vrijmaken van ruimte in de Schipholspoortunnel. Sprinters kunnen dan verdwijnen in de huidige Schipholspoortunnel. De gecreëerde ruimte in de tunnel wordt gebruikt voor extra Intercity's en internationale treinen. Voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn bestaan verschillende keuzes. Er kan worden verlengd tot Schiphol of tot Hoofddorp. Eveneens is het exacte tracé via of Schiphol Noordwest of Noord nog een nader te onderzoeken mogelijkheid. Met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is het ook mogelijk om het Werknetwerk in te voeren.
B2	Oost-Westlijn	Realiseren van een nieuwe metrolijn van Schiphol naar Amsterdam-West, door het centrum naar Amsterdam-Oost (en mogelijk verder richting Almere). Deze nieuwe metrolijn vervoert mensen richting het centrum van Amsterdam, hiermee kunnen Sprinterdiensten worden vervangen. Op deze wijze ontstaat er ruimte in de Schipholspoortunnel voor andere treindiensten.
B3	Verhogen frequentie bussen	Verdere verhoging van de frequenties van de bussen rond Schiphol naast de al voorziene verhoging in het nulalternatief. Hiervoor wordt de huidige infrastructuur gebruikt.
B4	Bus Rapid Transit (BRT) naar Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp	In deze maatregel wordt de Sprinterdienst tussen Hoofddorp – Schiphol en Amsterdam vervangen door aanleg van een nieuw systeem met eigen infrastructuur: Bus Rapid Transit (BRT). Bij BRT rijden bussen met een hoge frequentie en betrouwbaarheid. Door het vervangen van de Sprinters in de Schipholspoortunnel ontstaan mogelijkheden voor extra (internationale) treinen. In combinatie met uitbreiden van MKS (meerlaags busstation). Eveneens wordt een gedeelte van de buslijnen ingekort tot Hoofddorp (lijnen 341/343/397), waardoor ruimte ontstaat voor BRT-bussen in de Abdijtunnel.

Nr.	BTM	Omschrijving
		In de Buitenvelderttunnel vindt een herindeling plaats om ruimte voor BRT-bussen te maken. Richting Amsterdam Zuid moet infrastructuur en een BRT-halte worden gerealiseerd.
B5	Combinatie Noord/Zuidlijn en BRT	Noord/Zuidlijn naar Johan Huizingalaan en vanaf daar met BRT: Hoofddorp, Schiphol, Johan Huizingalaan (bestaande uit drie delen). In combinatie met 397 express (tussen Amsterdam Centrum en Schiphol). Voor het BRT-gedeelte wordt eigen businfrastructuur gerealiseerd via een dedicated lane/ vluchtstrook.
B6	Tram Schiphol - Amsterdam Zuid (Noord/Zuidlijn-tracé)	Grotendeels is deze oplossingsrichting hetzelfde als het verlengen van de Noord/Zuidlijn qua route. Echter wordt er hier een andere systeemkeuze gemaakt en ingezet op de tram.
B7	Vertrammen Zuidtangent	Het aanleggen van een tram op het tracé van de huidige Zuidtangent tussen Haarlem – Hoofddorp – Schiphol en Amstelveen.
B8	Lightrail Schiphol-Haarlem	Deze maatregel gaat uit van het aanleggen van een lightrail tussen Schiphol en Haarlem. Deels als alternatief van de Zuidtangent.
B9	Tram naar Badhoevedorp (aansluiten op tram 1)	Het aanleggen van een tram tussen Schiphol en Badhoevedorp. In Badhoevedorp wordt aangesloten op de huidige tramlijn 1 in Amsterdam. Deze tramlijn vervoert mensen verder in de richting van Amsterdam Centrum.
B10	People mover Amsterdam Zuid - Schiphol	Automatisch bestuurde voertuigen die rijden op een eigen infrastructuur tussen Amsterdam Zuid en Schiphol.

Overige oplossingsrichtingen

In Tabel 3 staat een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen met betrekking tot het treinnetwerk inclusief een beschrijving van de maatregelen.

Tabel 3. Mogelijke andere oplossingsrichtingen met beoordeling op basis van zeef.

Nr.	Overige oplossingsrichtingen	Omschrijving
C1	Wegmaatregelen in de corridor	Het betreft capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet (onder andere op A4, A5 en A9) en het onderliggend wegennet.
C2	Fietsmaatregelen (infrastructuur-maatregelen) in de corridor	Het betreft infrastructurele maatregelen voor fietsers, waaronder het voorstel om regionale doorfietsroutes te voltooien, de fietsroutes naar OV-knooppunten en OV-knooppunten zelf aantrekkelijker te maken met bijvoorbeeld betere fietsparkeerplekken. Zo verbetert de reis van deur-tot-deur.
C3	Innovatie	Treinen en metro's dichter op elkaar laten rijden, zodat er meer voertuigen op het spoor kunnen rijden. Dat kan door aanpassing van de treinbeveiligingssystemen of door een vorm van automatisch rijden.
C4	Maatregelen zonder infrastructuuringrepen	Het betreft maatregelen zonder infrastructuuringrepen, zoals reizigers in het OV zoveel mogelijk spreiden over de dag d.m.v. werkgeversaanpak, onderwijsaanpak, tarifering, stimuleren fietsgebruik/ actieve mobiliteit en spitsfrequentie in daluren, maar ook autoluw beleid en parkeerbeleid. Zie nader uitgewerkt in bijlage 2. Hierbij zijn maatregelen die het aantal reizigers in de Schipholspoortunnel kunnen reduceren, maar contrair zijn aan het beleid (zoals stimuleren autogebruik), niet meegenomen.
C5	Opwaarderen Schiphol 'MKS-plus'	Vergroten van het stationsdomein en het toevoegen van perronopgangen Schiphol, (rol)trappen en liften, (nieuwe) kopontsluiting perrons en

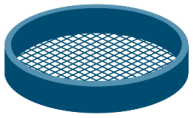
		optimaliseren loopstromen Schiphol Plaza bovenop reeds besloten maatregelen MKS.
C6	Opwaarderen station Amsterdam Zuid	Verlengen middenperron aan westzijde van Amsterdam Zuid, vergroten van het stationsdomein, het toevoegen van perronopgangen Zuid, (rol)trappen en liften en kopontsluiting perrons.
C7	Opwaarderen station Amsterdam Zuid met 'extended terminal'	Grote Schiphol Terminal op Amsterdam Zuid met transitie landside - airside op deze terminal. Air-side verbinding tussen extended terminal en Schiphol (Automated People Mover) en integrale AirRail-terminal op Zuid.
C8	IC-bediening Hoofddorp	Volledige Intercity bediening van station Hoofddorp.
C9	Deelbediening uitlopende/opstartende Intercity's vanuit Schiphol laten halteren op station Hoofddorp	Deelbediening door uitlopende/ opstartende Intercity's vanuit Schiphol naar onder andere Enschede, Venlo, Nijmegen en Amersfoort, te laten stoppen op station Hoofddorp.
C10	Opwaarderen Lelylaan IC Station	IC-stop op Lelylaan waarbij het stationsdomein wordt vergroot en een transferknoop wordt gerealiseerd.
C11	Schiphol geen IC-station meer	Het afwaarderen van station Schiphol naar een station waar alleen Sprinters halteren. Dit betekent dat er geen Intercity's/internationale treinen zullen stoppen op het station. Deze zullen doorrijden naar station Zuid/ Centraal.
C12	Schiphol Airport op Zee	Het verplaatsen van (een deel van) Schiphol Airport van de huidige locatie naar een nieuwe locatie op de Noordzee. De entree van de luchthaven blijft op de huidige Schiphollocatie.

3 Zeef van oplossingsrichtingen naar kansrijke projectalternatieven

Er is een toetsingskader opgesteld om mogelijke oplossingsrichtingen met een kwalitatieve analyse te toetsen en te komen tot een selectie van projectalternatieven (zeef). De kwalitatieve analyse is gedaan op basis van de aspecten doelbereik, onoverkomelijke belemmeringen en kosten:

- De maatregel voldoet niet aan het **doelbereik**; het knelpunt wordt onvoldoende opgelost:
  - De maatregel dient een substantiële bijdrage te leveren aan het oplossen van de transferknelpunten op stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid.
  - De maatregel dient bij te dragen aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel.
  - De maatregel dient het knelpunt niet te verplaatsen naar een andere locatie.
  - Maatregelen dienen uiterlijk 2040 uitgevoerd te zijn (hoe eerder, hoe beter).
- De maatregel leidt tot een (juridische) showstopper. Het gaat dan om **onoverkomelijke belemmeringen**, zoals technische maakbaarheid, juridische aspecten (door Natura2000, wateronttrekkingsgebied, etc.), het sluit niet aan bij andere ruimtelijke plannen.
- **Kosten**: de kosten van de oplossing zijn fors hoger dan het beoogd budget (bandbreedte + 50% van de meest waarschijnlijke oplossing). Het beoogde budget is 3 miljard euro.

Met kleuren wordt aangegeven indien de oplossingsrichting voldoet (groen), niet voldoet (oranje) of indien een oplossing beperkte investeringen vergt, waarmee het mogelijk is in het nulalternatief (geel). Indien een maatregel op een van de aspecten oranje kleurt, wordt de maatregel niet verder meegenomen in de MKBA. Zie onderstaande tabel voor de kleuren en bijbehorende toelichting.



Analytisch (zeef 1)

Tabel 4. Kwalitatief toetsingskader (Zeef) voor oplossingsrichtingen.

Beoordeling	Oplossingsrichting voldoet (met \aandachtspunten/ opgaven voor het vervolg)	Oplossingsrichting vergt beperkte investeringen, waarmee mogelijk in het nulalternatief	Oplossingsrichting voldoet niet
1. Doelbereik	De maatregel draagt bij aan het oplossen van transferknelpunten op Station Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. De maatregel draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel. De maatregel leidt niet tot een verplaatsing van het probleem naar andere locaties. Mogelijk zijn er aandachtspunten/ opgaven voor het vervolg	De maatregel draagt op zichzelf onvoldoende bij aan het doelbereik, maar is wel kansrijk als onderdeel in het nulalternatief of als benuttingsalternatief vanwege beperkte investeringen.	De maatregel draagt onvoldoende bij aan het oplossen van transferknelpunten op Station Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. De maatregel draagt onvoldoende bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel. Het probleem wordt verplaatst naar een andere locatie.
2. Onoverkomelijke belemmeringen	Er zijn geen onoverkomelijke belemmeringen, zoals Natura 2000 of met betrekking tot maakbaarheid. Mogelijk zijn er aandachtspunten/ opgaven voor het vervolg.		Er zijn onoverkomelijke belemmeringen, zoals Natura 2000 of de maatregel is niet maakbaar.
3. Kosten	De kosten van de maatregel vallen binnen het beoogde budget van €3 miljard. Mogelijk zijn er aandachtspunten voor het vervolg	De oplossingsrichting vergt beperkte investeringen, waarmee mogelijk in het nulalternatief of als benuttingsalternatief.	De kosten van de oplossing zijn fors hoger dan het beoogde budget van €3 miljard (bandbreedte +50%).

4 Selectie kansrijke projectalternatieven

Op basis van de longlist in hoofdstuk 2 en het toetsingskader (zeef) zoals beschreven in hoofdstuk 3 is een kwalitatieve analyse gedaan van het probleemoplossend vermogen van deze oplossingsrichtingen op de longlist.

In bijlage 1 is per oplossingsrichting een nadere toelichting gegeven van de beoordeling op de drie aspecten van het toetsingskader. Hieronder is het overzicht van maatregelen en de beoordeling daarvan samengevat.

4.1. Oplossingsrichtingen spoor

De kwalitatieve beoordeling van de longlist van oplossingsrichtingen voor spoor is weergegeven in Tabel 5. Hiervan is zijn twee oplossingsrichting kansrijk, omdat deze bijdraagt aan het doelbereik:

- Een nieuwe extra spoortunnel bij Schiphol.
- Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel.

Tabel 5. Mogelijke oplossingsrichtingen spoor met beoordeling op basis van zeef.

Nr.	Trein	Beoordeling
A1	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: uitbreiding Airport Sprinter (ten opzichte van nulalternatief)	Het uitbreiden van de Airport Sprinter sec (ten opzichte van de Airport Sprinter die al in het nulalternatief zit) draagt onvoldoende bij aan het doelbereik. De capaciteit in de tunnel blijft ontoereikend. Alleen het uitbreiden van de Airport Sprinter gaat ten koste van andere treinen en levert daarmee onvoldoende op (kan wel in combinatie met een nieuwe spoortunnel, zie maatregel A5 Nieuwe extra Schiphol spoortunnel.).
A2	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: opheffen Airport Sprinters Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid	Het opheffen van Airport Sprinters betekent dat er capaciteit in de Schipholspoortunnel vrijgemaakt kan worden. Echter, het opheffen van sprinters betekent dat reizigers hun reis niet meer kunnen maken (verschuiving probleem). Hiervoor dient een alternatief aan de reizigers te worden geboden, bijvoorbeeld Bus Rapid Transit (zie maatregel B4) of metro (zie maatregel B1). Tevens ontstaat er een extra knelpunt op zuid. De maatregel draagt niet bij aan het doelbereik.
A3	Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: Werknetwerk zonder metro en Airport Sprinter	Bij deze oplossingsrichting is er een alternatief nodig voor regionale stromen tussen Schiphol en Amsterdam. Hiervoor dient een alternatief aan de reizigers te worden geboden, bijvoorbeeld Bus Rapid Transit (zie maatregel B4) of metro (zie maatregel B1). De maatregel draagt niet bij aan het doelbereik.
A4	Uitbreiden Schipholspoortunnel en/of station	Het uitbreiden van de bestaande Schipholspoortunnel is civieltechnisch niet haalbaar (Arcadis, dec 2019 Stationsopties). Deze maatregel vervalt vanwege onoverkomelijke belemmeringen.
A5	Nieuwe extra Schiphol spoortunnel	Er zijn twee varianten mogelijk voor de spoortunnel naar Schiphol, een korte en een lange variant. Bij beide opties wordt de spoorcapaciteit op de zuidwestcorridor uitgebreid en kunnen er meer treindiensten worden gefaciliteerd. Daarnaast wordt er ruimte gecreëerd voor internationale treinen, door sprinters naar de nieuwe tunnel te verplaatsen. Beide oplossingen lossen het spoorknelpunt daarmee naar verwachting op. Wel zijn er civieltechnische risico's, waardoor de maatregel is gewaardeerd op geel. Voor een nadere toelichting over de verschillen tussen de varianten en welke variant wordt meegenomen in de MKBA, zie 'Keuze voor variant Schipholspoortunnel' in dit hoofdstuk.
A6	Het realiseren van een nieuwe spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om	De maatregel zal extra spoorcapaciteit bieden op de zuidwestcorridor, het ontlast bestaand spoor. Echter de effecten zijn er vooral op internationaal niveau en zeer beperkt lokaal. Reizigers moeten hierdoor omreizen en het creëert een nieuw knelpunt tussen station Schiphol en Amsterdam Centraal. Daarom onvoldoende doelbereik aan het oplossen van dit knelpunt.
A7	Internationale terminal verplaatsen	Deze maatregel ontlast de multimodale knoop Schiphol en de Schipholspoortunnel niet, omdat het aantal internationale treinen relatief beperkt is. De maatregelen moet daarom altijd in combinatie met andere maatregelen worden genomen. Indien de terminal wordt verplaatst buiten Amsterdam (bijvoorbeeld naar Rotterdam), dan is er

Nr.	Trein	Beoordeling
		voor internationale reizigers geen rechtstreekse verbinding meer naar Amsterdam, terwijl dit veelal de bestemming voor internationale reizigers is. Tevens wordt daarmee de functie van Amsterdam Zuid tenietgedaan. De maatregel heeft onvoldoende doelbereik.
A8	Perrondeuren Schiphol Airport	Perrondeuren voorkomen dat mensen bij grote drukte niet meer in de perronbak kunnen vallen, maar het in- en uitstapproces wordt wel zwaar gehinderd. Tevens is er minder ruimte op het perron beschikbaar door het plaatsen van de deuren op het perron. Incidenteel afsluiten van de toevoer van reizigersstromen vanuit Plaza zal nodig blijven. Aandachtspunt daarbij is dat de perrondeuren geschikt moeten zijn voor verschillende typen materieel met verschillende deurconfiguraties. De maatregel draagt onvoldoende bij aan het doelbereik.
A9	Keren van I/C vanuit Utrecht tussen Schiphol en Amsterdam Zuid (bij Riekerpolder)	Civieltechnisch is deze maatregel ingewikkeld bij een achtsporig Zuid. Bij een ander bedieningsmodel (anders dan achtmaal Airport Sprinter) op Amsterdam Westtak is dat niet nodig, maar zijn er keersporen nodig ten westen van Zuid en Riekerpolder (lastig inpasbaar). Bij beide bedieningsmodellen heeft de maatregel onvoldoende doelbereik, want lost het transferknelpunt op Schiphol naar verwachting niet op.
A10	Zaandam – Amsterdam Zuid (viersporige westtak, incl. boog)	Het aantal reizigers van/naar Schiphol blijft gelijk (transferknelpunt). Mogelijk knelpunt op Zuid. Het lost het probleem in de tunnel naar verwachting het transferknelpunt niet op. De maatregel heeft daarmee onvoldoende oplossend vermogen voor knelpunt.
A11	Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel	Het verhogen van de frequentie van het OV kan bijdragen aan het verminderen van het knelpunt. De frequentie kan echter beperkt opgehoogd worden vanwege capaciteitsrestricties in de tunnel. Voor een nadere toelichting, zie bijlage 2.

4.2. Oplossingsrichtingen bus, tram, metro

Voor het bus-, tram- en metronetwerk zijn mogelijke oplossingsrichtingen opgesteld, zie Tabel 6. Hiervan is een aantal oplossingsrichtingen kansrijk, omdat ze bijdragen aan het doelbereik:

- Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn.
- Het aanleggen van Bus Rapid Transit (BRT).

Tabel 6. Mogelijke oplossingsrichtingen BTM met beoordeling op basis van zeef.

Nr.	BTM	Beoordeling
B1	Doortrekken Noord/Zuidlijn	Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is een goede oplossing om ruimte te creëren voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale netwerk. Dit is zowel vastgesteld in het BO MIRT van november 2020[2] als uit het onderzoek van het Toekomstbeeld OV gekomen. Er zijn verschillende varianten mogelijk, zoals het doortrekken tot Schiphol of tot Hoofddorp en via Noord of Noordwest, zie 'Verdere tracékeuzes Noord/Zuidlijn' welke varianten mee worden genomen in de MKBA. Wel dient nader onderzoek gedaan te worden naar showstoppers (onder andere impact op natuur).
B2	Oost-Westlijn	De maatregel draagt bij aan het vrijmaken van ruimte voor andere diensten in de Schipholspoortunnel. Echter valt de maatregel af vanwege de zeer hoge kosten en een uitvoeringstermijn na 2040 (sluit niet aan bij doelbereik).
B3	Verhogen frequentie bussen	Verhogen van de frequentie van het aantal bussen zit al in het nulalternatief. Het verder verhogen van de frequentie van bussen met de huidige infrastructuur (in spitsperiodes) is niet mogelijk vanwege beperkingen in de Buitenvelderttunnel en de Abdijtunnel (onoverkomelijke belemmering) en lost het knelpunt in de Schipholspoortunnel niet op (draagt niet bij aan doelbereik).
B4	Bus Rapid Transit (BRT) naar Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp	De sprinterdienst in de Schipholspoortunnel wordt overgenomen door een busnetwerk met hoge frequentie en betrouwbaarheid. Hierbij kan er ruimte ontstaan in de Schipholspoortunnel en bijdragen aan het oplossen van knelpunten. Aandachtspunt is de aanlanding van de BRT op Zuid.

[2] Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT, 25 en 26 november 2020

B5	Combinatie Noord/Zuidlijn en BRT	Doordat de verbinding Schiphol - Amsterdam Zuid en Schiphol - Amsterdam Centrum hiermee een extra overstap krijgen (ook t.o.v. een BRT of volledige Noord/Zuidlijn), blijft de trein aantrekkelijker. Hierdoor is het doelbereik onvoldoende. Inpassing van een BRT in Zuidasdok is complex. Deze hybride vorm meerwaarde biedt en draagt onvoldoende bij aan het doelbereik.
B6	Tram Schiphol - Amsterdam Zuid (NZL-tracé)	Vergelijkbaar met metro, alleen voertuigenzijn lichter en kleiner. Doelbereik is slechter dan metro. Voor hetzelfde geld krijg je meer. Kost ongeveer net zoveel vanwege lastige inpassing en tunnels.
B7	Vertrammen Zuidtangent	Onvoldoende doelbereik, omdat de Zuidtangent alleen tussen Hoofddorp en Schiphol en Amstelveen rijdt en niet naar Amsterdam. Tram heeft daarnaast minder capaciteit dan metro.
B8	Lightrail Schiphol-Haarlem	Onvoldoende doelbereik. Doet niets op relatie Hoofddorp-Zuid. Vanuit Haarlem meer reizigers naar Schiphol. Toename op knoop Schiphol waardoor transferproblematiek wordt vergroot.
B9	Tram naar Badhoevedorp (aansluiten op tram 1)	Is te langzaam en heeft lange reistijd. lastig in te passen en daardoor duur. Om doelbereik op pijl krijgen, dienen veel aanpassingen in Amsterdam gedaan te worden. De maatregel draagt onvoldoende bij aan het doelbereik.
B10	People mover Amsterdam Zuid - Schiphol	De people mover doet weinig tot niets voor de Schipholspoortunnel (full stop). Bij Zuid dient een people mover aansluiting te komen inclusief een ‘airport’ terminal, waarvoor geen ruimte is. Een people mover heeft daarmee onvoldoende doelbereik.

4.3. Overige oplossingsrichtingen

De kwalitatieve beoordeling van de longlist van maatregelen voor overige oplossingsrichtingen is weergegeven in Tabel 7. Hiervan is een aantal oplossingsrichtingen blauw weergegeven; maatregelen die op zichzelf onvoldoende bijdragen aan het doelbereik. Hiervan wordt deelbediening van Intercity’s meegenomen in het nulalternatief.

Tabel 7. Mogelijke andere oplossingsrichtingen met beoordeling op basis van zeef.

Nr.	Overige oplossingsrichtingen	Beoordeling
C1	Wegmaatregelen in de corridor	Het wegenpakket lost knelpunten in het openbaar vervoer niet op (bron, MIRT-onderzoek ZWASH fase 3). Tevens is in ZWASH fase 4 gebleken dat binnen de varianten de OV- en wegmaatregelen nauwelijks interacteren. In het BO MIRT van november 2020[3] is vastgesteld dat voor de onderzochte wegmaatregelen geldt dat uitbreiding van de wegcapaciteit voor een aantal wegvakken tot een verbetering van de doorstroming leidt, en de onderzochte pakketten tot een vermindering van de capaciteitsknelpunten in het gebied leidt, maar nog onvoldoende tot een oplossing van de OV-knelpunten. Weg maatregelen worden nader onderzocht in het spoor ‘wegen’.
C2	Fietsmaatregelen (infrastructuur-maatregelen) in de corridor	De fiets speelt een cruciale rol in het functioneren van het gehele multimodale systeem. En heeft daarmee een belangrijk aandeel in het in beweging houden van de hele MRA. Fietsmaatregelen bieden onvoldoende oplossend vermogen voor de gestelde problematiek; de bijdrage aan het oplossen van de Schipholspoortunnelproblematiek en transferknelpunten is beperkt. Voor een nadere toelichting, zie bijlage 2. Fietsmaatregelen worden nader onderzocht in het multimodaal toekomstbeeld.
C3	Innovatie	Innovatie kan als losstaande bouwsteen de problematiek niet oplossen. Voor het hoofdspoor gaat het om maximale benutting door gebruik van een verdergaande toepassing van het treinbeveiligingssysteem ERTMS (level 3 met moving blocks). Treinen kunnen hiermee dichter op elkaar rijden doordat er geen vaste seinafstanden meer zijn en er voor en achter elke trein een treinafhankelijke afstand wordt bepaald. Dit levert echter onvoldoende capaciteit op en het is de vraag of het tijdig (voor 2040) beschikbaar is. Naar verwachting blijft het transferknelpunt ook kritisch. Voor de metro is het doelbereik

[3] Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT, 25 en 26 november 2020

Nr.	Overige oplossingsrichtingen	Beoordeling
		onvoldoende, toename van capaciteit in het huidige metronetwerk leidt niet tot oplossing van de problematiek in de Schipholspoortunnel.
C4	Maatregelen zonder infrastructuuringrepen	Het betreft maatregelen om reizigers in het OV zoveel mogelijk te spreiden over de dag, zoals werkgeversaanpak, onderwijsaanpak, tarifering, stimuleren fietsgebruik/ actieve mobiliteit en spitsfrequentie in daluren. In de laatste jaren is op dit gebied al veel gedaan binnen het openbaar vervoer en is het lastig te bepalen wat extra maatregelen hier bovenop nog op kunnen lossen. Daarnaast is station Schiphol - door de bijzondere positie in het netwerk - al een van de stations waar de spreiding over de dag groot is. Verdere spreiding over de dag is vanwege de nachturen niet realistisch en verdere spreiding vanuit luchtvaartperspectief niet haalbaar. Deze maatregelen worden niet meegenomen als los projectalternatief, omdat deze maatregelen op zichzelf onvoldoende oplossend vermogen hebben en/ of in de praktijk nu al worden toegepast, waardoor het te verwachten effect beperkt is. In de afspraken die nu gemaakt worden met werkgevers en decentrale overheden, wordt juist gekeken naar maatregelen die meer reizigers naar het openbaar vervoer trekken zoals autoluw beleid en parkeerbeleid. Deze maatregelen zorgen in potentie juist voor een toename van het OV-verplaatsingen en daarmee een vergroting van de problematiek. Maatregelen die het aantal reizigers in de Schipholspoortunnel kunnen reduceren, maar contrair zijn aan het beleid (zoals stimuleren autogebruik), zijn niet meegenomen. Deze past niet binnen de beleidskaders van de verschillende overheden en zorgen voor een grotere druk op het wegsysteem. Ook het wegensysteem in deze corridor zit volledig vol, waardoor de problematiek op de wegen (en de daaraan gekoppelde voertuigverliesuren) zal stijgen en dit een groot negatief effect zal zijn. Zie bijlage 2 voor een nadere toelichting.
C5	Opwaarderen Schiphol ‘MKS-plus’	Extra perronopgangen dragen mogelijk bij aan veiligheid op stijgpunten. Extra busperrons zijn technisch moeilijk inpasbaar door omliggende infrastructuur en eisen aan beschikbaarheid en veiligheid hiervan. Tevens hoge kosten. Draagt onvoldoende bij aan doelbereik. Moet altijd in combinatie met andere maatregelen gedaan worden.
C6	Opwaarderen station Amsterdam Zuid	Extra capaciteit op perrons Zuid en bevordert veiligheid perrons, echter geen uitbreiding van bereikbaarheid van bestaande locaties of ontwikkellocaties. Het biedt geen oplossend vermogen voor de transfer op Schiphol en voor de Schipholspoortunnelproblematiek. Moet altijd in combinatie met andere maatregelen gedaan worden. Deze maatregel draagt onvoldoende bij aan het doelbereik.
C7	Opwaarderen station Amsterdam Zuid met ‘extended terminal’	Deze maatregel heeft geen oplossend vermogen voor het transfer probleem op Schiphol. Alleen voor internationale reizigers betreft dit een verbetering en dat is maar een klein aandeel van het totale aantal reizigers. Geen effecten voor de nationale reiziger. Deze maatregel draagt onvoldoende bij aan het doelbereik.
C8	IC-bediening Hoofddorp:	Het betreft een ingrijpende maatregel waarbij station Hoofddorp aanzienlijk moet worden aangepast om volledige IC-bediening op Hoofddorp mogelijk te maken. Daarnaast zorgt deze maatregel voor extra reizigers (aanzuigende werking) en verergert daarmee de problematiek (geen verlichting van het transferpunt). Er zijn wel minder overstappers tussen bussen en trein, maar het creëert extra (doorgaande) reizigers vanuit Hoofddorp, en in feite dus meer vervoersvraag door de huidige Schipholspoortunnel. Het oplossend vermogen is alleen in de richting Schiphol/ Zuid en daarmee is deelbediening (kosten)efficiënter, zie C9.
C9	Deelbediening uitlopende/opstartende Intercity’s vanuit Schiphol laten halteren op station Hoofddorp.	Deelbediening heeft effect op Hoofddorp. Het lost het knelpunt niet geheel op, maar kan wel bijdragen aan het oplossen van het knelpunten. Deze maatregel levert relatief eenvoudig baten en kan ik alle projectalternatieven worden ingepast en wordt daarom ook meegenomen in het nulalternatief.
C10	Opwaarderen Lelylaan IC-Station	Herintroductie van Intercity’s betekent een verlaging van de capaciteit op de westtak als gevolg van de heterogene treindienst (sprinters en intercity’s maken beide gebruik van de westtak). Om te zorgen dat sprinters kunnen stoppen en intercity’s ongehinderd kunnen doorrijden, is meer ruimte (=tijd) in de dienstregeling nodig. Meer tijd in de dienstregeling per trein beteken dat er minder treinen per uur kunnen rijden. Dit verbetert enkel de verbinding Schiphol – Lelylaan maar door de verlaging van de infrastructuurcapaciteit op de westtak draagt dit niet bij aan doelbereik.
C11	Schiphol geen IC-station meer	Deze optie levert geen bijdrage aan het doelbereik. Geeft een veiligheidsknelpunt vanwege passerende treinen en reizigers die wachten op de perrons en een sterke

Nr.	Overige oplossingsrichtingen	Beoordeling
		reductie in bereikbaarheid Schiphol. Daarnaast worden de transferproblemen op Amsterdam Zuid vergroot als dichtstbijzijnde IC-station.
C12	Schiphol Airport op Zee	Zeer ingrijpende maatregel, kosten naar verwachting zeer hoog (orde grootte 30-50 miljard). Hierbij is het uitgangspunt dat de landzijdige ontsluiting via Schophol Centrum blijft lopen en daarmee het probleem niet oplost. Deze maatregel valt af op doelbereik en kosten.

4.4. Shortlist van oplossingsrichtingen

De oranje oplossingsrichtingen zijn afgevallen. Voor de gele oplossingsrichtingen geldt, dat de maatregel A11 (benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel) uitgebreid nader is onderzocht omdat deze wellicht als benuttingsalternatief in de MKBA zou kunnen functioneren. In bijlage 2 wordt op deze analyse ingegaan. De maatregel C9 (deelbediening door uitlopende/opstartende Intercity's vanuit Schiphol te laten halteren op station Hoofddorp) is meegenomen in het nulalternatief.[4]

De shortlist die op basis van de uitgevoerde beoordeling overblijft (score 'groen') is als volgt:

- Bus Rapid Transit (BRT)
- Nieuwe extra Schiphol spoortunnel
- Doortrekken metrolijn Noord/Zuidlijn

Voor alle maatregelen geldt dat er mogelijk nog potentiële showstoppers of aandachtspunten zijn die in de volgende fasen dienen te worden uitgewerkt. Aandachtspunten bij de shortlistalternatieven zijn:

- Bus Rapid Transit (BRT): aandachtspunt is de inpassing van dit alternatief in verband met de beperkt beschikbare ruimte. Dit sluit nu niet aan bij andere ruimtelijke plannen, zoals Zuidasdok en de maakbaarheid dient nader onderzocht/uitgewerkt te worden.
- Nieuwe extra Schiphol spoortunnel: er bestaan civieltechnische risico's om een tunnel op 40 meter onder maaiveld aan te leggen onder de bestaande Schipholspoortunnel. Afhankelijk van de variant scoort deze ook geel: bij een korte tunnel is het deel Badhoevedorp – Riekerpolderaansluiting viersporig en vormt daarmee een bottleneck tussen Schiphol en zowel de westtak als zuidtak.
- Doortrekken metrolijn Noord/Zuidlijn: onder andere de impact op natuur dient nader onderzocht te worden. Tevens is civieltechnische maakbaarheid een aandachtspunt bij tracés met een tunnel.

4.5. Verdere tracékeuzes doortrekken metrolijn en Schipholspoortunnel

Voor zowel de oplossingsrichtingen doortrekken metrolijn als een nieuwe extra Schipholspoortunnel is een verdere detaillering voor de tracés van toepassing. De afwegingen om van oplossingsrichting naar tracé-alternatief voor de projectalternatieven te komen wordt in deze paragraaf toegelicht.

Een eventuele tracékeuze is onderdeel van MIRT-verkenning (volgende fase)
Op dit moment vindt er geen tracékeuze plaats, het maken van een tracékeuze is onderdeel van de MIRT-Verkenning (volgende fase). Deze fase kan volgens de nationaal vastgestelde spelregels MIRT pas starten nadat de startbeslissing is genomen (en er daarmee zicht is op 75% financiering van de meest geëigende oplossing). Bijkomend argument is dat de tracékeuze onderwerp is van het uitgebreid en wettelijk verplicht participatietraject dat in de Verkenningsfase gaat plaatsvinden. De tracévarianten in deze fase zijn van belang omdat het de verwachting is dat ze substantieel kunnen verschillen voor wat betreft de MKBA kosten en baten. We nemen varianten mee waarin de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp is doorgetrokken en op expliciet verzoek van het Nationaal groeifonds ook een variant waarin het eindpunt Schiphol is (mogelijk meer kosteneffectieve variant).

[4] Hiermee krijgt de maatregel automatisch ook een plek in de verschillende projectalternatieven. Een uitzondering hierop is het projectalternatief van een nieuwe extra Schipholspoortunnel, omdat er in dit alternatief geen spoorruimte is.

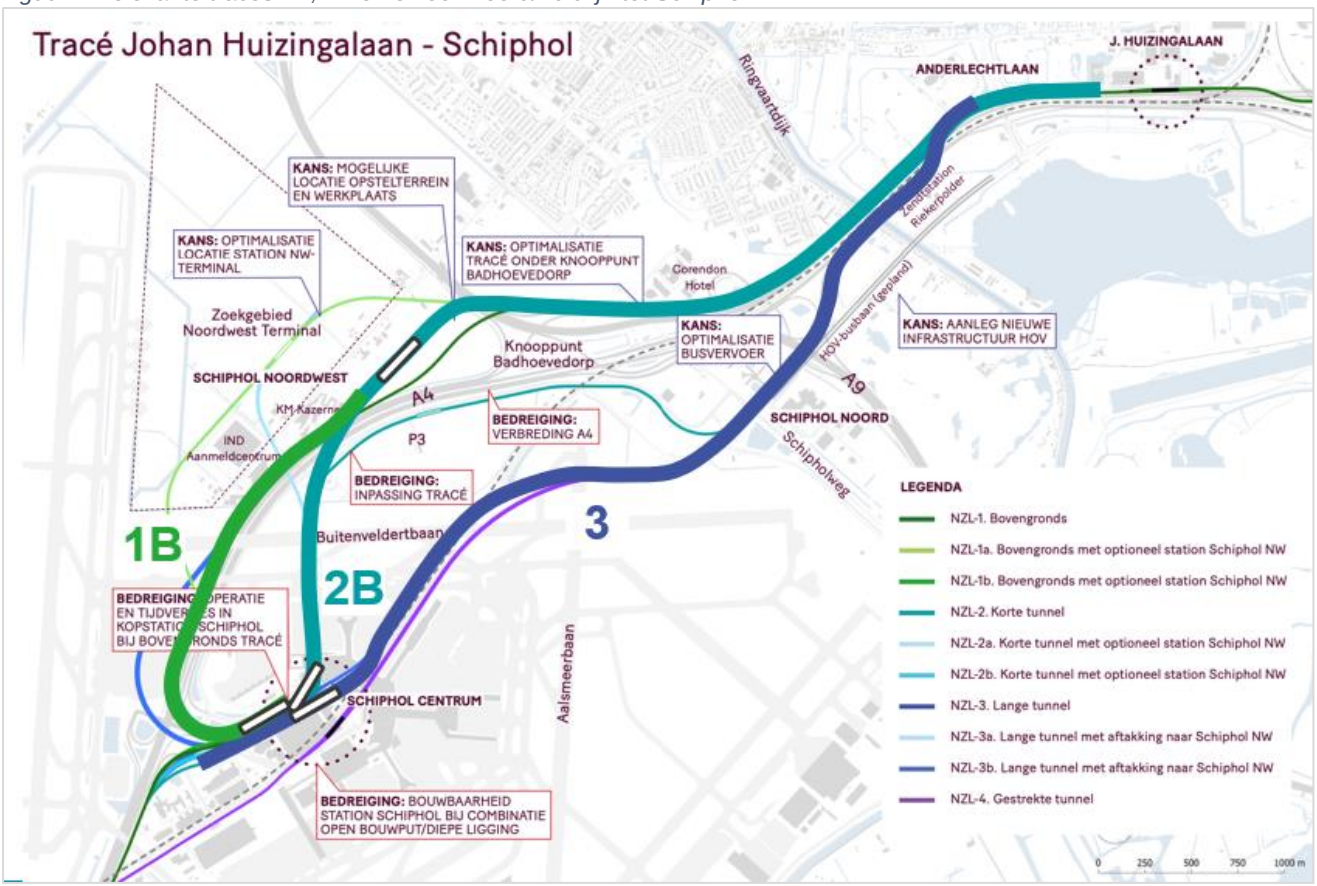
Doorgetrokken Metrolijn vanaf Zuid
Voor de doorgetrokken metrolijn Noord/Zuidlijn zijn in vorige onderzoeksfasen verschillende tracés onderzocht en uitgewerkt Deze mogelijke tracés zijn beoordeeld op hun onderscheidend vermogen ten aanzien van de mogelijke MKBA-uitkomsten. Er zijn keuzes mogelijk op het eindpunt (Hoofddorp of Schiphol) en op de route (langs Schiphol Noordwest of langs Schiphol Noord).

Hieronder wordt de keuze voor de tracés die in de MKBA worden meegenomen verder toegelicht.

Keuze voor in MKBA meenemen van 1 projectalternatief Noord/Zuidlijn tot Schiphol
Voor een Noord/Zuidlijn tot Schiphol zijn er drie tracé-alternatieven relevant, zie Figuur 1. Het gaat om de ingekorte versies van de lijn tot Hoofddorp met tunnel via Noord (tracé 3) of Noordwest (tracé 2B) en een bovengronds alternatief via Noordwest (tracé 1B).

Op basis van de beschikbare info zijn de baten (reistijden, exploitatie, RO-EZ, etc.) van alle drie de tracé-varianten naar verwachting in dezelfde orde grootte. Voor alle drie de tracévarianten zijn nieuwe kostenramingen (conform SSK-methodiek) opgesteld. Een eerste indicatie van investeringskosten, nog niet op basis van SSK-methodiek, geeft een verschil van investeringskosten van ±10% tussen de tracé-varianten. Hierbij is onder andere gekeken naar de ramingen uit de vorige fases van onderzoek. De rijtijden van de varianten zitten in een range van ±7%. Ook op andere punten van de MKBA zijn de tracé-varianten zeer vergelijkbaar. Aangezien het niet om een tracékeuze gaat in deze fase, maar het bepalen van de meest kosteneffectieve maatregel is gekozen voor het tracé via Noordwest met een bovengronds station op Schiphol centrum (tracé 1B) die de laagste investeringskosten heeft. Daarmee is deze variant - gegeven de waarschijnlijk gelijke baten - het meest kosteneffectief.

Figuur 1 Relevante tracés 1B, 2B en 3 voor Noord/Zuidlijn tot Schiphol



Bron: MASH, bewerkt door RHDHV, 2021

Metrohaltes NZL-alternatieven: Schiphol Centrum, Noord en Noordwest
De alternatieven hebben verschillende haltes op het Schipholterrein. De Metrohalte Schiphol Centrum is voor alle alternatieven van toepassing. De uitvoering en exacte ligging van de halte is afhankelijk van het alternatief.

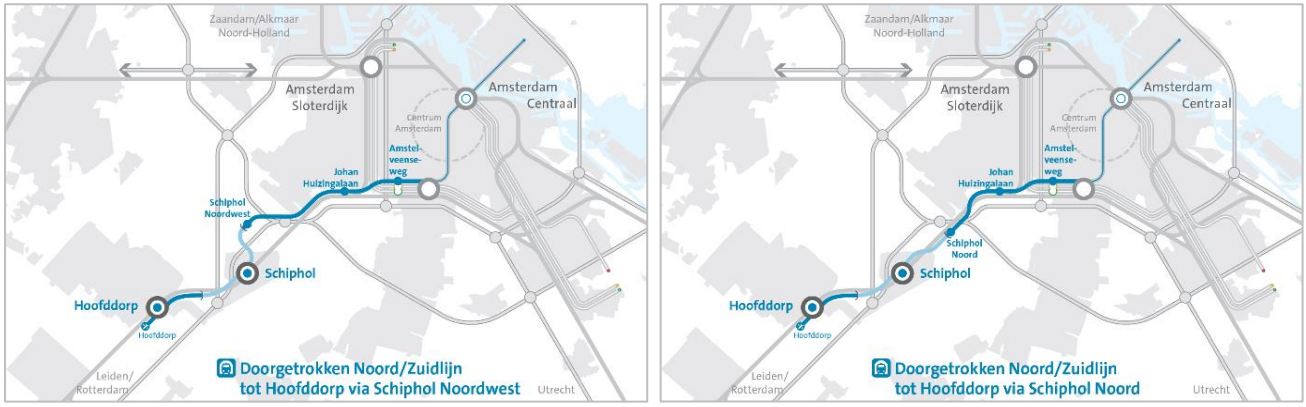
De exacte ligging van station Schiphol Centrum verschilt per tracé-alternatief (boven- of ondergronds). De locatie binnen het centrum-areaal is echter nagenoeg gelijk voor de alternatieven, in de “groene wig. Wel legt een bovengrondse halte een groter beslag op de beschikbare ruimte. Deze halte vormt hierbij een knoop met het busstation en de spoortunnel conform de Multimodale Knoop Schiphol (MKS).

Voor het alternatief en de opties via Schiphol Noord is een Metrohalte Schiphol Noord voorzien. Deze halte vormt een knoop samen met het busstation Schiphol Noord.

Voor het alternatief en de opties via Schiphol Noordwest is een station Schiphol Noordwest opgenomen. Dit metrostation Schiphol Noordwest wordt altijd meegenomen bij een tracé langs deze locatie. Deze keuze is gemaakt aansluitend op de WLO-scenario`s met economische planontwikkeling op Noordwest. Ten behoeve van de gevoeligheidsanalyse wordt eveneens tracé noordwest bekeken in relatie tot een mogelijke tweede luchthaventerminal. Het busstation wordt in deze alternatieven ook naar Noordwest verplaatst.

In MKBA meenemen van twee projectalternatieven via Schiphol tot Hoofddorp
Zowel de Noord/Zuidlijn via Schiphol Noord naar Hoofddorp als via Schiphol Noordwest naar Hoofddorp zijn goede opties. Beide voldoen aan het doelbereik en de kosten zijn naar verwachting vergelijkbaar.

Figuur 2 Twee metro projectalternatieven via Schiphol tot Hoofddorp



Bron: RHDHV, 2021

Het alternatief via Schiphol Noord heeft ten grondslag gelegen aan de NGF-aanvraag en is uitgewerkt in ZWASH fasen 3 en 4. Echter is hierbij vastgesteld dat voor dit alternatief risico’s aan de civieltechnische maakbaarheid zitten. Het alternatieve tracé via Schiphol Noordwest is civieltechnische beter maakbaar. Daarnaast is de verwachting dat de investeringskosten enigszins lager zijn en de reistijdwinsten vergelijkbaar. Daarom wordt ook deze tracévariant meegenomen.

Keuze voor variant extra Schipholspoortunnel
Eén van de mogelijkheden om meer treinen op het hoofdrailsysteem te faciliteren, is een capaciteitsuitbreiding van het spoor tussen Hoofddorp en Riekerpolder. Dit kan worden gedaan door middel van een nieuwe Schipholspoortunnel. Kansrijke varianten hierbinnen zijn:

- Korte Schipholspoortunnel (5c, in studie Stationsopties (Arcadis,2020), tussen knooppunt Badhoevedorp en Hoofddorp;
- Verlengde Schipholspoortunnel (5c’ in studie Stationsopties (Arcadis,2020), tussen Riekerpolderaansluiting en Hoofddorp.

Hierbij wordt uitgegaan van een nieuwe tunnel (circa 40m onder maaiveld) met één eilandperron met twee sporen. De capaciteit van deze nieuwe sporen ingevuld worden met Airport- en City-sprinters (totaal 20 sprinters per uur per rijrichting tussen Schiphol en de Amsterdamse Westtak). De intercity’s en de

internationale treinen maken gebruik van de sporen in de huidige Schipholspoortunnel. Bij beide opties wordt de spoorcapaciteit op de zuidwestcorridor uitgebreid en kunnen er meer treindiensten worden gefaciliteerd. Daarnaast wordt er ruimte gecreëerd voor internationale treinen, door sprinters naar de nieuwe tunnel te verplaatsen. Beide tunnelvarianten vergroten de infrastructuurcapaciteit in de bestaande Schipholspoortunnel.

De variant 'Verlengde Schipholspoortunnel' is te prefereren boven de 'Korte Schipholspoortunnel' variant, omdat er in de verlengde variant een volledige 6-sporigheid (4 via de bestaande tunnel en 2 in de nieuwe tunnel) tussen Riekerpolderaansluiting en Hoofddorp wordt gerealiseerd. Hierdoor ontstaat meer infrastructuurcapaciteit om meer treinen te laten rijden. In de 'korte' variant is het deel Badhoevedorp – Riekerpolderaansluiting 4-sporig en vormt daarmee een bottleneck tussen Schiphol en zowel de westtak als zuidtak en kunnen er minder treinen rijden. In beide tunnelvarianten bestaan er civieltechnische risico's om een tunnel op 40m onder maaiveld aan te leggen onder de bestaande luchthaven. De kosten worden geschat op ca. 2,8 miljard voor de 'korte' variant en 3,5 miljard voor de 'verlengde' variant (Arcadis, dec 2019). Voor beide varianten zijn bij station Hoofddorp extra IC-passeersporen noodzakelijk.

Beide varianten dragen bij aan het doelbereik. In de MKBA wordt de verlengde Schipholspoortunnel nader onderzocht, omdat het doelbereik hiervan naar verwachting groter is dan van de korte variant en deze variant ook robuuster is richting de toekomst.

4.6. Overzicht projectalternatieven

Vijf alternatieven worden meegenomen in de MKBA en nader onderzocht in welke mate daarmee de gestelde bereikbaarheidsopgave kan worden opgelost. Dit betreft:

PA1 Bus Rapid Transit (BRT-systeem)	Nieuwe vrijliggende bus-infrastructuur om dubbelgelede bussen te kunnen rijden op de relatie Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid.
PA2 Nieuwe spoortunnel	Nieuwe spoortunnel en treinstation voor Schiphol voor Sprinter treinen
PA3 Metro, doortrekken Noord/Zuidlijn	Nieuwe metroverbinding van Amsterdam Zuid tot Schiphol/Hoofddorp dat op het Amsterdamse metronet aansluit op de bestaande Noord/Zuidlijn. We bekijken drie tracévarianten: 3.1 Metro tot Schiphol 3.2 Metro tot Hoofddorp (via Schiphol Noordwest) 3.3 Metro tot Hoofddorp (via Schiphol Noord)

In de volgende hoofdstukken zijn de MKBA-projectalternatieven nader omschreven en in detail uitgewerkt.

5 Projectalternatief 1: Bus Rapid Transit

5.1. Beschrijving op hoofdlijnen

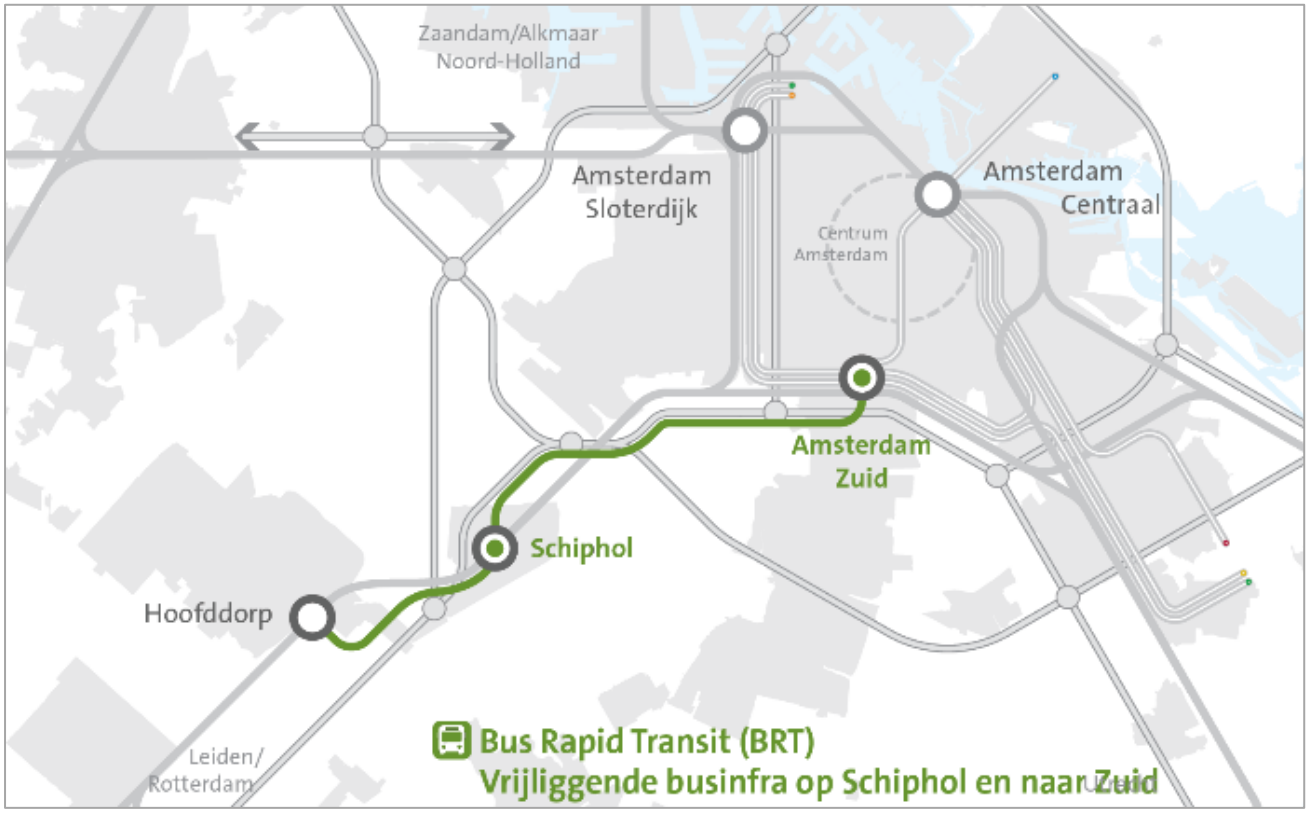
In projectalternatief 1 wordt ingezet op Bus Rapid Transit (BRT) tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid om de toekomstige vervoersvraag af te wikkelen. BRT is een bussysteem waarbij met grote bussen (24m dubbelgeleed, vergelijkbaar met “tram op banden”/Arterial Rapid Transit) op grotendeels vrijliggende busbanen met hoge frequentie en snelheid gereden wordt. De bus rijdt met hoge frequentie - 40x per uur per richting tussen Amsterdam Zuid en Schiphol en 20x per uur per richting tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid over eigen vrijliggende infrastructuur rijdt.

Met de BRT wordt capaciteit gecreëerd om (meerdere) Sprinterdiensten uit de Schipholspoortunnel te halen.
Door het uit de (trein)dienstregeling nemen van de sprinter Hoofdorp-Schiphol-Amsterdam CS is het in combinatie met het omschakelen naar een regionaal 8-4 (min) netwerk mogelijk om 6 extra treinen te laten rijden in de Schipholspoortunnel en tevens 8 regionale sprinters te vervangen door extra doorgaande intercity`s. De 14 nieuwe treinen betreffen:

- 2 internationale treinen — Schiphol, Brussel, Parijs & Schiphol, Düsseldorf, Keulen
- 4 Intercity’s — Hoofddorp, Schiphol, Alkmaar
- 3 Intercity’s — Hoofddorp, Schiphol, Utrecht, (Arnhem)
- 2 Intercity’s — Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity — Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid
- 2 sprinters — Hoofddorp, Schiphol, Purmerend

Dit houdt in dat er 36 treinen per uur per richting rijden door de Schipholspoortunnel. Hiervan zijn er 22 Intercity’s, 8 Sprinters (waarvan 4 ‘sneltreinen’) en 6 internationale treinen.

Figuur 3 Bus Rapid Transit tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid



Bron: RHDHV, 2021

5.2. Toelichting tracé

Het BRT-tracé tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid is circa 15 kilometer lang, zie Figuur 3. De BRT halteert op Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid en stopt verder niet op andere haltes. Dit is van belang om vergelijkbare reistijden met de metro te kunnen halen. Hiervoor wordt vrijliggende businfrastructuur aangelegd tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van (herinrichting) van bestaande infrastructuur, zoals de Zuidtangent, de Abdijtunnel, de Buitenvelderttunel en het nieuwe busviaduct over de A9 en de Oude Haagseweg. Op Schiphol wordt een nieuw busstation in de 'groene wig' aangelegd en op Amsterdam Zuid een vrijliggend busplatform inclusief keervoorziening voor de bussen.

5.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod

Het toepassen van BRT kan bijdragen aan het verminderen van het knelpunt. Dit betekent het volgende voor reizigers en het vervoerssysteem:

- De (inter)nationale reiziger van/naar Amsterdam en de rest van Nederland:
    - De nieuwe IC-passeersporen bij Hoofddorp zorgen ervoor dat HSL-treinen vanaf de Schipholspoortunnel eigen infrastructuur krijgen. Hierdoor kan de rijtijd Schiphol – Rotterdam met 1 minuut worden verkort. Voor de nationale reiziger betekent dit een snellere reis van Amsterdam naar Rotterdam en Breda. Voor de internationale reiziger betekent dit een snellere reis naar Brussel, Parijs en/of Londen.
    - De extra treinen Hoofddorp – Utrecht maakt het mogelijk de ICE naar Duitsland via Schiphol en Amsterdam Zuid te rijden. Hierdoor worden de reistijden Amsterdam – Duitsland korter en krijgen de internationale reizigers vanaf de Zuidas ook een rechtstreekse internationale trein naar de zakencentra in het Ruhrgebied, Keulen en Frankfurt. Draagt hiermee bij aan de doelen uit de AirRail actieagenda.
    - Er zijn meer verbindingen naar de landsdelen en het buitenland, zoals Intercity Schiphol - Alkmaar. Door toepassing van 8/4-min een betere samenhang in de dienstregeling van het netwerk. Daardoor zijn overstappen naar de landsdelen (en het buitenland) beter gefaciliteerd. Dit betekent kortere overstaptijden, een hogere betrouwbaarheid en minder reistijd van deur-tot-deur, in het bijzonder buiten de spits.
- De reiziger van/naar Schiphol:
    - De nieuwe BRT-verbinding zorgt voor een verbinding voor de regionale reizigers vanuit Schiphol naar Hoofddorp en Amsterdam Zuid. Daardoor hoeft minder gebruik gemaakt te worden van de treindiensten naar Hoofddorp en Amsterdam.
    - Verder zijn er voor de reiziger meer treinen rijden in de Schipholspoortunnel. Hierdoor neemt de drukte per trein af en heeft de reiziger meer keuze voor de te maken reizen. Hierdoor is het minder druk op de perrons (hogere veiligheid) en in de treinen (grotere zitplaatskans).
- De reiziger op/langs de corridor:
    - De reizigers tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid hebben een rechtstreeks, snel en betrouwbaar alternatief waardoor naar verwachting minder reizigers in de trein zitten en er meer zitplaatskans is voor de reizigers op/langs de corridor.
    - Er zijn meer treinen op de corridor waardoor er meer keuze is voor reizigers vanuit Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam. Dit verhoogt de zitplaatskans en het comfort in de treinen op de corridor.
- Het vervoerssysteem:
    - Het huidige systeem waarin regionale en (inter)nationale reizigers gebruik maken van hetzelfde (spoor)systeem wordt aangepast. Regionale reizigers wordt een alternatief geboden in de vorm van BRT. Dit geeft meer ruimte voor de (inter)nationale en bovenregionale reizigers op het spoornetwerk. In combinatie met de extra treinen betekent dit voor het systeem dat er minder reizigers in de Schipholspoortunnel zijn en dat de reizigers zich beter verdelen over de verschillende treinen. De drukte per trein neemt af en het aantal uitstappers (en instappers) per trein neemt af waardoor de knelpunten op de perrons naar verwachting afnemen. Hiermee vermindert het transferknelpunt.

5.4. Bijbehorend OV-netwerk

Voor trein, bus en metro zijn hieronder het bijbehorende netwerk en eventuele randvoorwaarden toegelicht.

Trein

T3 is het 'Trein-netwerkalternatief' in dit projectalternatief, zie bijlage 3. Het treinnetwerk T3 is gemaakt om optimaal gebruik te maken van het spoornetwerk en de Schipholspoortunnel, indien deze niet langer gebruikt hoeft te worden voor de sprinterdiensten tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal. In dit projectalternatief wordt deze verbinding overgenomen door een Bus-Rapid-Transit (BRT) systeem. Dit zorgt ervoor dat de sprinters naar de Zuidtak uit de huidige Schipholspoortunnel worden gehaald. De hiermee gecreëerde ruimte wordt opgevuld met Intercity en internationale treindiensten.

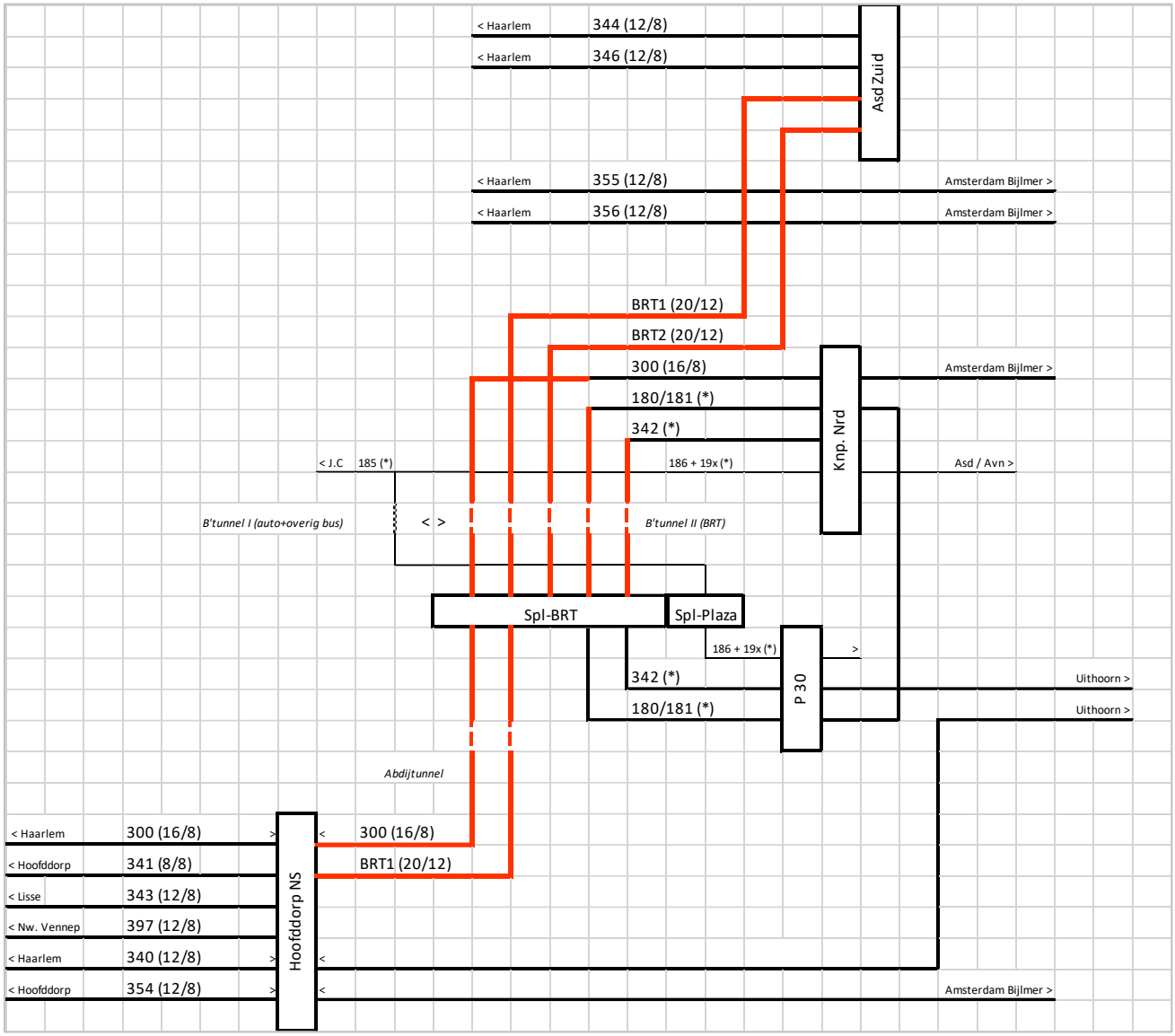
Bus

Voor de bus wordt een BRT-systeem opgezet. Hiervoor is vrijliggende businfrastructuur nodig in het Schiphol areaal en tussen de Buitenvelderttunnel en Amsterdam Zuid. Er wordt een nieuw BRT-station gerealiseerd bij Schiphol Plaza, Schiphol-BRT. Bij zowel de stations Hoofddorp als Amsterdam Zuid worden keervoorzieningen voor de bussen gerealiseerd. Voor de Abdijtunnel zijn geen aanpassingen vereist. Een herindeling van het lijnennet creëert ruimte in de Abdijtunnel voor BRT-bussen. Voor de Buitenvelderttunnel wordt een herindeling gemaakt, daardoor wordt ruimte gemaakt voor BRT-bussen.

De invoering van het BRT-systeem gaat gepaard met een wijzigingen in het lijnennet rondom Schiphol. Vanuit Hoofddorp zullen buslijnen 341 (8x/uur uit Hoofddorp), 343 (12x/uur uit Lisse) en 397 (12x/uur uit Nieuw-Vennep) worden ingekort tot station Hoofddorp. Vanaf station Hoofddorp zal lijn BRT1 20x per uur per richting gaan rijden naar Schiphol-BRT en verder naar Amsterdam Zuid. Door inzet van grote voertuigen (24m) blijft de totale capaciteit op peil. Tussen Schiphol-BRT en Amsterdam Zuid rijdt een extra lijn BRT2 eveneens 20x/uur. Tussen Schiphol-BRT en Amsterdam Zuid rijdt in totaal 40x/uur een bus. De overige
lijnen (300 naar Amsterdam Bijlmer, 180/181/342 naar Knooppunt Noord) maken eveneens gebruik van de nieuwe vrijliggende infrastructuur.

De overstaptijden van de BRT-busstations naar andere vervoerswijzen zijn vergelijkbaar met de huidige busstations.

Figuur 4 Bus-netwerkalternatief B3, BRT. In rood zijn de BRT-lijnen weergegeven.



Bron: VRA, 2021

Metro

Het metronetwerk is gelijk aan het nulalternatief. Er is geen verlengde Noord/Zuidlijn in dit alternatief.

Wegen

Het wegnetwerk is gelijk aan het nulalternatief.

6 Projectalternatief 2: Nieuwe Schiphol spoortunnel

6.1. Beschrijving op hoofdlijnen

Projectalternatief 2 omvat het bouwen van een extra spoortunnel naast de bestaande Schipholspoortunnel. Deze nieuwe spoortunnel wordt gebruikt door extra Airport Sprinters. Dit zorgt ervoor dat de huidige sprinters uit de huidige Schipholspoortunnel worden gehaald. De hiermee gecreëerde ruimte wordt opgevuld met Intercity en Internationale treindiensten.

Door het aanleggen van de nieuwe spoortunnel ontstaat er dus een forse toename van de spoorse capaciteit. De sprinters 8x/uur tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal worden uitgebreid naar 10x/uur en vanuit Amsterdam Centraal doorgetrokken naar Weesp. Tevens ontstaat er in combinatie met het 8-4(min) netwerk om 16 extra treinen te laten rijden in de Schipholspoortunnel (s). Zijnde:

Uitbreiding in huidige Schipholspoortunnel:

- 2 Internationale treinen — Brussel, Parijs & Düsseldorf, Keulen
- 3 Intercity's — Schiphol, Utrecht, (Arnhem)
- 2 Intercity's — Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity — Rotterdam, Schiphol
- 2 sprinters — Hoofddorp, Schiphol, Purmerend
- -8 sprinters — Hoofddorp-Amsterdam Centraal (verplaatst naar nieuwe spoortunnel)

Uitbreiding nieuwe spoortunnel:

- 10 sprinters — Hoofddorp-Amsterdam Centraal (doorgetrokken naar Weesp)
- 4 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Alkmaar

Daarmee rijdt er door de Schipholspoortunnel (s) 46x per uur per richting een trein. Hiervan zijn er 6 internationale treinen, 22 Intercity's en 18 Sprinters.

6.2. Toelichting tracé

Voor de Schiphol spoortunnel gaan we uit van de Verlengde Schipholspoortunnel (variant 5c' uit rapportage Stationsopties ZWASH, Arcadis). Hierbij wordt uitgegaan van een nieuwe tunnel (circa 40m onder maaiveld) onder de bestaande luchthaven met één eilandperron met twee sporen. Het is wenselijk dat er meerdere stijgpunten zijn, inclusief direct naar terminals en omliggende kantoorgebouwen, zodat de drukte op de Schiphol Plaza niet verhoogd wordt. Door de diepte van de tunnel zijn er civieltechnische risico's (bijvoorbeeld risico op verzakkingen). Tevens is uitvoering complex in verband met beperkt beschikbare ruimte en reeds aanwezige infrastructuur en functies die operationeel moeten blijven.

Figuur 5 Nieuwe Schiphol Spoortunnel



Bron: RHDHV, 2021

6.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod

Het bouwen van een extra Schipholspoortunnel kan bijdragen aan het verminderen van het knelpunt. Dit betekent het volgende voor reizigers en het vervoerssysteem:

- De (inter)nationale reiziger van/naar Amsterdam en de rest van Nederland:
  - De nieuwe IC-passeersporen bij Hoofddorp zorgen ervoor dat HSL-treinen vanaf de Schipholspoortunnel eigen infrastructuur krijgen. Hierdoor kan de rijtijd Schiphol – Rotterdam met 1 minuut worden verkort. Voor de nationale reiziger betekent dit een snellere reis van Amsterdam naar Rotterdam en Breda. Voor de internationale reiziger betekent dit een snellere reis naar Brussel, Parijs en/of Londen.
  - De extra treinen Hoofddorp – Utrecht maakt het mogelijk de ICE naar Duitsland via Schiphol en Amsterdam Zuid te rijden. Hierdoor worden de reistijden Amsterdam – Duitsland korter en krijgen de internationale reizigers vanaf de Zuidas ook een rechtstreekse internationale trein naar de zakencentra in het Ruhrgebied, Keulen en Frankfurt. Draagt hiermee bij aan de doelen van de AirRail-actieagenda.
  - Er zijn meer verbindingen naar de landsdelen (o.a. IC Schiphol – Alkmaar) en het buitenland. Door toepassing van 8/4-min een betere samenhang in de dienstregeling van het net netwerk. Daardoor zijn overstappen naar de landsdelen (en het buitenland) beter gefaciliteerd, dit betekend kortere overstaptijden en meer betrouwbaarheid. Daardoor minder reistijd van deur-tot-deur in het bijzonder buiten de spits.
- De reiziger van/naar Schiphol:
  - De nieuwe Schipholspoortunnel zorgt voor een ander treinaanbod. De Sprinters in de nieuwe spoortunnel zorgen voor een frequente en directe verbinding tussen Schiphol en Amsterdam Centraal en door via de oostkant van Amsterdam naar Weesp. Dit zorgt voor een snelle en directe verbinding voor de regionale reizigers vanuit Schiphol naar Hoofddorp en Amsterdam Centraal.
  - Verder zijn er voor de reiziger meer treinen rijden in de Schipholspoortunnel. Hierdoor neemt de drukte per trein af en heeft de reiziger meer keuze voor de te maken reizen.

Hierdoor is het minder druk op de perrons (hogere veiligheid) en in de treinen (grotere zitplaatskans).

- De reiziger op/langs de corridor:
  - De reizigers tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Centraal hebben meer rechtstreekse, snelle en betrouwbare treinen als alternatief, waardoor naar verwachting minder reizigers in de doorgaande trein zitten en er meer zitplaatskans is voor de reizigers op/langs de corridor.
  - Er zijn meer treinen op de corridor waardoor er meer keuze is voor reizigers vanuit Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam. Dit verhoogt de zitplaatskans en het comfort in de treinen op de corridor.
- Het vervoerssysteem:
  - Het huidige systeem waarin regionale en (inter)nationale reizigers gebruik maken van hetzelfde (spoor)systeem wordt aangepast. Regionale reizigers wordt een alternatief geboden in de vorm van de nieuwe spoortunnel. Dit geeft meer ruimte voor de (inter)nationale en bovenregionale reizigers op het bestaande spoornetwerk. In combinatie met de extra treinen betekent dit voor het systeem dat er minder reizigers in de bestaande Schipholspoortunnel zijn en dat de reizigers zich beter verdelen over de verschillende treinen. De drukte per trein neemt af en het aantal uitstappers (en instappers) per trein neemt af waardoor de knelpunten op de perrons naar verwachting afnemen. Hiermee vermindert het transferknelpunt.

6.4. Bijbehorend OV-netwerk

Voor trein, bus en metro zijn hieronder het bijbehorende netwerk en eventuele randvoorwaarden toegelicht.

Trein
Het treinnetwerk T2 – zie bijlage 3 – is gemaakt om de situatie met een nieuwe extra spoortunnel te mogelijk te maken. Deze nieuwe spoortunnel wordt gebruikt door (extra) Airport Sprinters (tussen Hoofddorp – Schiphol en de Westtak). Dit zorgt ervoor dat de huidige sprinters uit de huidige Schipholspoortunnel worden gehaald. De hiermee gecreëerde ruimte wordt opgevuld met Intercity en Internationale treindiensten.

Door het vrijspelen van de sprinter-capaciteit in de Schipholspoortunnel (door verplaatsing naar de nieuwe tunnel) is het mogelijk om de verbeterde regionale vervoerscapaciteit samen te laten vallen met een goede verbinding in het landelijk netwerk. Er worden 10 extra doorgaande IC-verbindingen gerealiseerd: 4 richting Hoofdorp-Alkmaar en 6 richting Utrecht. Door de toevoeging van de extra doorgaande IC verbindingen verbetert ook de bereikbaarheid in het landelijk spoorsysteem.

Bus
De busbundel vanuit Hoofddorp (341/343/397) zullen tot Hoofddorp blijven rijden. Daar stappen mensen over op de treindiensten. Echter bussen 346 (Haarlem – Amsterdam Zuid) en 400 (Sneevliet – Schiphol) zullen blijven rijden (in 2.1 worden deze ingekort of vervallen).

Metro
Het metronetwerk is gelijk aan het nulalternatief. Er is geen verlengde Noord/Zuidlijn in dit alternatief.

Wegen
Het wegnetwerk is gelijk aan het nulalternatief.

7 Projectalternatief 3.1 Noord/Zuidlijn tot Schiphol via Noordwest

7.1. Beschrijving op hoofdlijnen

Projectalternatief 3.1 bevat een doorgetrokken Noord/Zuidlijn tot aan Schiphol. De routering loopt via Schiphol Noordwest en heeft een bovengronds station op Schiphol centrum. De verlengde metrolijn heeft een frequentie van 20x/uur en vervangt de Sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel.

Met het doortrekken van de metrolijn wordt capaciteit gecreëerd om (meerdere) sprinterdiensten uit de Schipholspoortunnel te halen. In de Schipholspoortunnel ontstaat zo ruimte voor meer Intercity's en internationale treinen.

Door het uit de (trein)dienstregeling nemen van de sprinter Hoofdorp-Schiphol-Amsterdam CS is het in combinatie met het omschakelen naar een regionaal 8-4 (min) netwerk mogelijk om ***6 extra treinen*** te laten rijden in de Schipholspoortunnel en tevens ***8 regionale sprinters te vervangen door extra doorgaande intercity`s***. De 14 nieuwe treinen betreffen:

- 2 internationale treinen — Schiphol, Brussel, Parijs & Schiphol, Düsseldorf, Keulen
- 4 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Alkmaar
- 3 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Utrecht, (Arnhem)
- 2 Intercity's — Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity — Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid
- 2 sprinters — Hoofddorp, Schiphol, Purmerend

Dit houdt in dat er 36 treinen per uur per richting rijden door de Schipholspoortunnel. Hiervan zijn er 22 Intercity's, 8 Sprinters (waarvan 4 'sneltreinen') en 6 internationale treinen.

7.2. Toelichting tracé

Het tracé van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol loopt van Amsterdam Zuid tot aan Schiphol. Hierbij stopt de metro op de stations Amsterdam Zuid, Amstelveenseweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest en Schiphol. Het station Schiphol Noordwest wordt geïntegreerd met de gebiedsontwikkeling, maar kan greenfield worden aangelegd. Parallel aan de Buitenvelderttunnels komt een nieuwe metrotunnel voor de verbinding tussen Noordwest en Centrum. Het station op Schiphol Centrum is bovengronds gepositioneerd in de "groene wig". Er wordt gezorgd voor voldoende opstel- en behandelcapaciteit voor de nieuwe metro's. In dit projectalternatief is dat voorzien bij Televerde.

Figuur 6 Noord/Zuidlijn tot Schiphol



7.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod

Het bouwen van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol draagt bij aan het verminderen van het knelpunt. Dit betekent het volgende voor reizigers en het vervoerssysteem:

- De (inter)nationale reiziger van/naar Amsterdam en de rest van Nederland:
    - De nieuwe IC-passeersporen bij Hoofddorp zorgen ervoor dat HSL-treinen vanaf de Schipholspoortunnel eigen infrastructuur krijgen. Hierdoor kan de rijtijd Schiphol – Rotterdam met 1 minuut worden verkort. Voor de nationale reiziger betekent dit een snellere reis van Amsterdam naar Rotterdam en Breda. Voor de internationale reiziger betekent dit een snellere reis naar Brussel, Parijs en/of Londen.
    - De extra treinen Hoofddorp – Utrecht maakt het mogelijk de ICE naar Duitsland via Schiphol en Amsterdam Zuid te rijden. Hierdoor worden de reistijden Amsterdam – Duitsland korter en krijgen de internationale reizigers vanaf de Zuidas ook een rechtstreekse internationale trein naar de zakencentra in het Ruhrgebied, Keulen en Frankfurt. Draagt bij aan AirRail actieagenda doelen.
    - Er zijn meer verbindingen naar de landsdelen (o.a. IC Schiphol – Alkmaar) en het buitenland. Door toepassing van 8/4-min een betere samenhang in de dienstregeling van het net netwerk. Daardoor zijn overstappen naar de landsdelen (en het buitenland) beter gefaciliteerd, dit betekend kortere overstaptijden en meer betrouwbaarheid. Daardoor minder reistijd van deur-tot-deur in het bijzonder buiten de spits.
- De reiziger van/naar Schiphol:
    - De Noord/Zuidlijn tot Schiphol zorgt voor een ander treinaanbod. De Noord/Zuidlijn zorgt voor een snelle en directe, rechtstreekse, verbinding voor de regionale reizigers vanuit Schiphol naar Amsterdam Zuid, de binnenstad van Amsterdam en Amsterdam Centraal. Daardoor hoeft geen gebruik gemaakt te worden van de treindiensten naar Amsterdam. Reizigers naar Hoofddorp blijven de trein of de bus gebruiken.
    - Verder zijn er voor de reiziger meer treinen rijden in de Schipholspoortunnel. Hierdoor neemt de drukte per trein af en heeft de reiziger meer keuze voor de te maken reizen. Hierdoor is het minder druk op de perrons (hogere veiligheid) en in de treinen (grotere zitplaatskans).

- De reiziger op/langs de corridor:
    - De reizigers tussen Schiphol en Amsterdam Zuid hebben een rechtstreeks, snel en betrouwbaar alternatief waardoor naar verwachting minder reizigers in de trein zitten en er meer zitplaatskans is voor de reizigers op/langs de corridor. Tevens directe ontsluiting van kantoorlocatie Badhoevedorp-Zuid.
    - Er zijn meer treinen op de corridor waardoor er meer keuze is voor reizigers vanuit Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam. Dit verhoogt de zitplaatskans en het comfort in de treinen op de corridor.
- Het vervoerssysteem:
    - Het huidige systeem waarin regionale en (inter)nationale reizigers gebruik maken van hetzelfde (spoor)systeem wordt aangepast. Regionale reizigers wordt een alternatief geboden in de vorm van Noord/Zuidlijn. Dit geeft meer ruimte voor de (inter)nationale en bovenregionale reizigers op het spoornetwerk. In combinatie met de extra treinen betekent dit voor het systeem dat er minder reizigers in de Schipholspoortunnel zijn en dat de reizigers zich beter verdelen over de verschillende treinen. De drukte per trein neemt af en het aantal uitstappers (en instappers) per trein neemt af waardoor de knelpunten op de perrons naar verwachting afnemen. Hiermee vermindert het transferknelpunt.

7.4. Bijbehorend OV-netwerk

Trein
T3 is het 'Trein-netwerkalternatief' in dit projectalternatief, zie bijlage 3. Het treinnetwerk T3 is gemaakt om optimaal gebruik te maken van het spoornetwerk en de Schipholspoortunnel, indien deze niet langer gebruikt hoeft te worden voor de sprinterdiensten tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal. In dit projectalternatief wordt deze verbinding overgenomen door een metrolijn. Dit zorgt ervoor dat de sprinters naar de Zuidtak uit de huidige Schipholspoortunnel worden gehaald. De hiermee gecreëerde ruimte wordt opgevuld met Intercity en Internationale treindiensten.

Door het vrijspelen van de sprinter-capaciteit in de Schipholspoortunnel (door BRT of doortrekken NZL) is het mogelijk om de verbeterde regionale vervoerscapaciteit samen te laten vallen met een goede verbinding in het landelijk netwerk. Er worden 8 extra doorgaande IC-verbindingen gerealiseerd: 4 richting Hoofdorp-Alkmaar en 4 richting Utrecht. Door de toevoeging van de extra doorgaande IC-verbindingen verbetert ook de bereikbaarheid in het landelijk spoorsysteem.

Bus
In dit pakket van busmaatregelen worden de busbundels vanuit Haarlem en Hoofddorp aangesloten op de Noord/Zuidlijn. Concreet betekent dit voor de AML-busbundel uit Haarlem worden aangesloten op de Noord/Zuidlijn bij halte Schiphol Noord (lijn 346 Haarlem – Amsterdam Zuid ingekort/veranderde route tot Schiphol Noord). De AML-busbundel vanuit Hoofddorp sluit aan op de Noord/Zuidlijn op Schiphol Centrum. Hiermee worden buslijn 341 (Hoofddorp Spaarne Gasthuis – Amsterdam Zuid) en 397 (Nieuw-Vennep – Amsterdam Zuid) ingekort tot Schiphol. De functie van lijn 400 (Sneevliet – Schiphol) wordt overgenomen door de Noord/Zuidlijn en komt daarmee te vervallen.

Metro
In projectalternatief 4.1 wordt de Noord/Zuidlijn doorgetrokken tot Schiphol. De verlengde metrolijn zal 20x per uur per richting gaan rijden. Dit betekent tevens een uitbreiding van de frequentie van de huidige Noord/Zuidlijn, naar tevens 20x per uur per rijrichting (i.o.v. 15x in de spits en 10x in het dal). Deze frequentieverhoging is nodig, omdat de capaciteit op de bestaande Noord/Zuidlijn anders te laag is, 20x per uur per richting lijkt hierbij de hoogst haalbare frequentie.

Wegen
Het wegnetwerk is gelijk aan het nulalternatief.

8 Projectalternatief 3.2: Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest

8.1. Beschrijving op hoofdlijnen

Belangrijkste onderdeel in projectalternatief 3.2 is het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp via Schiphol Noordwest. De verlengde metrolijn heeft een frequentie van 20x/uur en vervangt de Sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel.

Met het doortrekken van de metrolijn wordt capaciteit gecreëerd om (meerdere) Sprinterdiensten uit de Schipholspoortunnel te halen. In de Schipholspoortunnel ontstaat zo ruimte voor meer Intercity's en internationale treinen.

Door het uit de (trein)dienstregeling nemen van de sprinter Hoofdorp-Schiphol-Amsterdam CS is het in combinatie met het omschakelen naar een regionaal 8-4 (min) netwerk mogelijk om ***6 extra treinen*** te laten rijden in de Schipholspoortunnel en tevens ***8 regionale sprinters te vervangen door extra doorgaande intercity`s***. De 14 nieuwe treinen betreffen:

- 2 internationale treinen — Schiphol, Brussel, Parijs & Schiphol, Düsseldorf, Keulen
- 4 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Alkmaar
- 3 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Utrecht, (Arnhem)
- 2 Intercity's — Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity — Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid
- 2 sprinters — Hoofddorp, Schiphol, Purmerend

Dit houdt in dat er 36 treinen per uur per richting rijden door de Schipholspoortunnel. Hiervan zijn er 22 Intercity's, 8 Sprinters (waarvan 4 'sneltreinen') en 6 internationale treinen.

8.2. Toelichting tracé

Het tracé van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp loopt van Amsterdam Zuid tot aan Hoofddorp. Hierbij stopt de metro op de stations Amsterdam Zuid, Amstelveenseweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest, Schiphol (centrum) en Hoofddorp. Het station Schiphol Noordwest wordt geïntegreerd met de gebiedsontwikkeling, maar kan greenfield worden aangelegd. Een boortunnel onder de Buitenveldertbaan en terminals verbindt de stations Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum. Station Schiphol centrum is ondergronds op -22 meter gepositioneerd in de "groene wig". Er wordt gezorgd voor voldoende opstel- en behandelcapaciteit voor de nieuwe metro's. In dit projectalternatief is dat voorzien bij Hoofddorp.

Figuur 7 Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest



8.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod

Het toepassen van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Noordwest kan bijdragen aan het verminderen van het knelpunt. Dit betekent het volgende voor reizigers en het vervoerssysteem:

- De (inter)nationale reiziger van/naar Amsterdam en de rest van Nederland:
    - De nieuwe IC-passeersporen bij Hoofddorp zorgen ervoor dat HSL-treinen vanaf de Schipholspoortunnel eigen infrastructuur krijgen. Hierdoor kan de rijtijd Schiphol – Rotterdam met 1 minuut worden verkort. Voor de nationale reiziger betekent dit een snellere reis van Amsterdam naar Rotterdam en Breda. Voor de internationale reiziger betekent dit een snellere reis naar Brussel, Parijs en/of Londen.
    - De extra treinen Hoofddorp – Utrecht maakt het mogelijk de ICE naar Duitsland via Schiphol en Amsterdam Zuid te rijden. Hierdoor worden de reistijden Amsterdam – Duitsland korter en krijgen de internationale reizigers vanaf de Zuidas ook een rechtstreekse internationale trein naar de zakencentra in het Ruhrgebied, Keulen en Frankfurt. Draagt bij aan AirRail actieagenda.
    - Er zijn meer verbindingen naar de landsdelen (o.a. IC Schiphol – Alkmaar) en het buitenland. Door toepassing van 8/4-min een betere samenhang in de dienstregeling van het net netwerk. Daardoor zijn overstappen naar de landsdelen (en het buitenland) beter gefaciliteerd, dit betekend kortere overstaptijden en meer betrouwbaarheid. Daardoor minder reistijd van deur-tot-deur in het bijzonder buiten de spits.
- De reiziger van/naar Schiphol:
    - De Noord/Zuidlijn zorgt voor een ander treinaanbod. De Noord/Zuidlijn zorgt voor een snelle en directe, rechtstreekse, verbinding voor de regionale reizigers vanuit Schiphol naar Amsterdam Zuid, de binnenstad van Amsterdam en Amsterdam Centraal. Daardoor hoeft geen gebruik gemaakt te worden van de treindiensten naar Hoofddorp en Amsterdam.
    - Verder zijn er voor de reiziger meer treinen rijden in de Schipholspoortunnel. Hierdoor neemt de drukte per trein af en heeft de reiziger meer keuze voor de te maken reizen. Hierdoor is het minder druk op de perrons (hogere veiligheid) en in de treinen (grotere zitplaatskans).
- De reiziger op/langs de corridor:

    - De reizigers tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid hebben een rechtstreeks, snel en betrouwbaar alternatief waardoor naar verwachting minder reizigers in de trein zitten en er meer zitplaatskans is voor de reizigers op/langs de corridor. Tevens directe ontsluiting van kantoorlocatie Badhoevedorp-Zuid.
    - Er zijn meer treinen op de corridor waardoor er meer keuze is voor reizigers vanuit Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam. Dit verhoogt de zitplaatskans en het comfort in de treinen op de corridor.
- Het vervoerssysteem:
    - Het huidige systeem waarin regionale en (inter)nationale reizigers gebruik maken van hetzelfde (spoor)systeem wordt aangepast. Regionale reizigers wordt een alternatief geboden in de vorm van de Noord/Zuidlijn. Dit geeft meer ruimte voor de (inter)nationale en bovenregionale reizigers op het spoornetwerk. In combinatie met de extra treinen betekent dit voor het systeem dat er minder reizigers in de Schipholspoortunnel zijn en dat de reizigers zich beter verdelen over de verschillende treinen. De drukte per trein neemt af en het aantal uitstappers (en instappers) per trein neemt af waardoor de knelpunten op de perrons naar verwachting afnemen. Hiermee vermindert het transferknelpunt.

8.4. Bijbehorend OV-netwerk

Voor trein, bus en metro zijn hieronder het bijbehorende netwerk en eventuele randvoorwaarden toegelicht.

Trein
T3 is het 'Trein-netwerkalternatief' in dit projectalternatief, zie bijlage 3. Het treinnetwerk T3 is gemaakt om optimaal gebruik te maken van het spoornetwerk en de Schipholspoortunnel, indien deze niet langer gebruikt hoeft te worden voor de sprinterdiensten tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal. In dit projectalternatief wordt deze verbinding overgenomen door een metrolijn. Dit zorgt ervoor dat de sprinters naar de Zuidtak uit de huidige Schipholspoortunnel worden gehaald. De hiermee gecreëerde ruimte wordt opgevuld met Intercity en Internationale treindiensten.

Door het vrijspelen van de sprinter-capaciteit in de Schipholspoortunnel (door BRT of doortrekken NZL) is het mogelijk om de verbeterde regionale vervoerscapaciteit samen te laten vallen met een goede verbinding in het landelijk netwerk. Er worden 8 extra doorgaande IC-verbindingen gerealiseerd: 4 richting Hoofdorp-Alkmaar en 4 richting Utrecht. Door de toevoeging van de extra doorgaande IC-verbindingen verbetert ook de bereikbaarheid in het landelijk spoorsysteem.

Bus
In deze variant worden de bussen uit de AML-bundel vanuit Haarlem aangesloten op de Noord/Zuidlijn. Ditzelfde geldt voor de bussen in de AML-bundel vanuit Hoofddorp. De bundel vanuit Haarlem zal aansluiten op Schiphol Noordwest. Gevolg is dat bus 346 (nu: Haarlem – Amsterdam Zuid) wordt ingekort tot Schiphol Noordwest. Vanuit de Hoofddorp-bundel zullen bussen 341/343/397 worden ingekort tot station Hoofddorp, waar de bussen aansluiten op de Noord/Zuidlijn. Tenslotte vervalt bus 400, de functie van deze lijn wordt immers overgenomen door de verlengde Noord/Zuidlijn.

Metro
De Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest. De verlengde metrolijn zal 20x per uur per richting gaan rijden. Dit betekent tevens een uitbreiding van de frequentie van de huidige Noord/Zuidlijn, naar tevens 20x per uur per richting (i.o.v. 15x in de spits en 10x in het dal). Deze frequentieverhoging is nodig, omdat de capaciteit op de bestaande Noord/Zuidlijn anders te laag is, 20x per uur per rijrichting lijkt hierbij de hoogst haalbare frequentie.

Wegen
Het wegnetwerk is gelijk aan het nulalternatief.

9 Projectalternatief 3.3: Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord

9.1. Beschrijving op hoofdlijnen

Projectalternatief 3.3 is het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp via Schiphol. De verlengde metrolijn heeft een frequentie van 20x/uur en vervangt de Sprinterdiensten in de Schipholspoortunnel.

Met het doortrekken van de metrolijn wordt capaciteit gecreëerd om (meerdere) Sprinterdiensten uit de Schipholspoortunnel te halen. In de Schipholspoortunnel ontstaat zo ruimte voor meer Intercity's en internationale treinen.

Door het uit de (trein)dienstregeling nemen van de sprinter Hoofdorp-Schiphol-Amsterdam CS is het in combinatie met het omschakelen naar een regionaal 8-4 (min) netwerk mogelijk om ***6 extra treinen*** te laten rijden in de Schipholspoortunnel en tevens ***8 regionale sprinters te vervangen door extra doorgaande intercity`s***. De 14 nieuwe treinen betreffen:

- 2 internationale treinen — Schiphol, Brussel, Parijs & Schiphol, Düsseldorf, Keulen
- 4 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Alkmaar
- 3 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Utrecht, (Arnhem)
- 2 Intercity's — Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity — Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid
- 2 sprinters — Hoofddorp, Schiphol, Purmerend

Dit houdt in dat er 36 treinen per uur per richting rijden door de Schipholspoortunnel. Hiervan zijn er 22 Intercity's, 8 Sprinters (waarvan 4 'sneltreinen') en 6 internationale treinen.

9.2. Toelichting tracé

Het tracé van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp loopt van Amsterdam Zuid tot aan Hoofddorp. Hierbij stopt de metro op de stations Amsterdam Zuid, Amstelveenseweg, Riekerpolder, Schiphol Noord, Schiphol (centrum) en Hoofddorp. Vanuit station Riekerpolder kruist de NZL de A4 in een tunnel om over de A9 (naast het nieuwe busviaduct Oude Haagweg) naar station Schiphol Noord. Het station Schiphol Noord wordt bovengronds geïntegreerd met de gebiedsontwikkeling. Vanuit de hoek Aalsmeerbaan/ Buitenveldertbaan voert een lange boortunnel onder de banen, spoortunnel en terminals naar station Schiphol Centrum. Station Schiphol centrum is ondergronds op -22m gepositioneerd in de "groene wig". Er wordt gezorgd voor voldoende opstel- en behandelcapaciteit voor de nieuwe metro's. In dit projectalternatief is dat voorzien bij Hoofddorp.

Figuur 8 Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord



9.3. Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod

Het toepassen van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Noord kan bijdragen aan het verminderen van het knelpunt. Dit betekent het volgende voor reizigers en het vervoerssysteem:

- De (inter)nationale reiziger van/naar Amsterdam en de rest van Nederland:
    - De nieuwe IC-passeersporen bij Hoofddorp zorgen ervoor dat HSL-treinen vanaf de Schipholspoortunnel eigen infrastructuur krijgen. Hierdoor kan de rijtijd Schiphol – Rotterdam met 1 minuut worden verkort. Voor de nationale reiziger betekent dit een snellere reis van Amsterdam naar Rotterdam en Breda. Voor de internationale reiziger betekent dit een snellere reis naar Brussel, Parijs en/of Londen.
    - De extra treinen Hoofddorp – Utrecht maakt het mogelijk de ICE naar Duitsland via Schiphol en Amsterdam Zuid te rijden. Hierdoor worden de reistijden Amsterdam – Duitsland korter en krijgen de internationale reizigers vanaf de Zuidas ook een rechtstreekse internationale trein naar de zakencentra in het Ruhrgebied, Keulen en Frankfurt. Draagt bij aan doelen AirRail actieagenda.
    - Er zijn meer verbindingen naar de landsdelen (o.a. IC Schiphol – Alkmaar) en het buitenland. Door toepassing van 8/4-min een betere samenhang in de dienstregeling van het net netwerk. Daardoor zijn overstappen naar de landsdelen (en het buitenland) beter gefaciliteerd, dit betekend kortere overstaptijden en meer betrouwbaarheid. Daardoor minder reistijd van deur-tot-deur in het bijzonder buiten de spits.
- De reiziger van/naar Schiphol:
    - De Noord/Zuidlijn zorgt voor een ander treinaanbod. NZL zorgt voor een snelle en directe, rechtstreekse, verbinding voor de regionale reizigers vanuit Schiphol naar Amsterdam Zuid, de binnenstad van Amsterdam en Amsterdam Centraal. Daardoor hoeft geen gebruik gemaakt te worden van de treindiensten naar Hoofddorp en Amsterdam.
    - Verder zijn er voor de reiziger meer treinen rijden in de Schipholspoortunnel. Hierdoor neemt de drukte per trein af en heeft de reiziger meer keuze voor de te maken reizen. Hierdoor is het minder druk op de perrons (hogere veiligheid) en in de treinen (grotere zitplaatskans).

- De reiziger op/langs de corridor:
    - De reizigers tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid hebben een rechtstreeks, snel en betrouwbaar alternatief waardoor naar verwachting minder reizigers in de trein zitten en er meer zitplaatskans is voor de reizigers op/langs de corridor.
    - Er zijn meer treinen op de corridor waardoor er meer keuze is voor reizigers vanuit Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam. Dit verhoogt de zitplaatskans en het comfort in de treinen op de corridor.
- Het vervoerssysteem:
    - Het huidige systeem waarin regionale en (inter)nationale reizigers gebruik maken van hetzelfde (spoor)systeem wordt aangepast. Regionale reizigers wordt een alternatief geboden in de vorm van de Noord/Zuidlijn. Dit geeft meer ruimte voor de (inter)nationale en bovenregionale reizigers op het spoornetwerk. In combinatie met de extra treinen betekent dit voor het systeem dat er minder reizigers in de Schipholspoortunnel zijn en dat de reizigers zich beter verdelen over de verschillende treinen. De drukte per trein neemt af en het aantal uitstappers (en instappers) per trein neemt af waardoor de knelpunten op de perrons naar verwachting afnemen. Hiermee vermindert het transferknelpunt.

9.4. Bijbehorend OV-netwerk

Voor trein, bus en metro zijn hieronder het bijbehorende netwerk en eventuele randvoorwaarden toegelicht.

Trein
T3 is het 'Trein-netwerkalternatief' in dit projectalternatief, zie bijlage 3. Het treinnetwerk T3 is gemaakt om optimaal gebruik te maken van het spoornetwerk en de Schipholspoortunnel, indien deze niet langer gebruikt hoeft te worden voor de sprinterdiensten tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal. In dit projectalternatief wordt deze verbinding overgenomen door een metrolijn. Dit zorgt ervoor dat de sprinters naar de Zuidtak uit de huidige Schipholspoortunnel worden gehaald. De hiermee gecreëerde ruimte wordt opgevuld met Intercity en Internationale treindiensten.

Door het vrijspelen van de sprinter-capaciteit in de Schipholspoortunnel (door BRT of doortrekken NZL) is het mogelijk om de verbeterde regionale vervoerscapaciteit samen te laten vallen met een goede verbinding in het landelijk netwerk. Er worden 8 extra doorgaande IC-verbindingen gerealiseerd: 4 richting Hoofdorp-Alkmaar en 4 richting Utrecht. Door de toevoeging van de extra doorgaande IC-verbindingen verbetert ook de bereikbaarheid in het landelijk spoorsysteem.

Bus
In deze variant worden de bussen uit de AML-bundel vanuit Haarlem aangesloten op de Noord/Zuidlijn. Ditzelfde geldt voor de bussen in de AML-bundel vanuit Hoofddorp. De bundel vanuit Haarlem zal rijden tot Schiphol Noord. Gevolg is dat bus 346 (nu: Haarlem – Amsterdam Zuid) wordt ingekort tot Schiphol Noord. Vanuit de Hoofddorp-bundel zullen bussen 341/343/397 worden ingekort tot station Hoofddorp, waar de bussen aansluiten op de Noord/Zuidlijn. Tenslotte vervalt bus 400, de functie van deze lijn wordt immers overgenomen door de verlengde Noord/Zuidlijn.

Metro
De Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken tot Hoofddorp via Schiphol Noord. De verlengde metrolijn zal 20x per uur per richting gaan rijden. Dit betekent tevens een uitbreiding van de frequentie van de huidige Noord/Zuidlijn, naar tevens 20x per uur per richting (i.o.v. 15x in de spits en 10x in het dal). Deze frequentieverhoging is nodig, omdat de capaciteit op de bestaande Noord/Zuidlijn anders te laag is, 20x per uur per rijrichting lijkt hierbij de hoogst haalbare frequentie.

Wegen
Het wegnetwerk is gelijk aan het nulalternatief.

10 De projectalternatieven samengevat

10.1. Alternatieven in onderzoek

Vijf alternatieven worden meegenomen in de MKBA en nader onderzocht in welke mate daarmee de gestelde bereikbaarheidsopgave kan worden opgelost. Dit betreft:

PA1 Bus Rapid Transit (BRT-systeem)	Nieuwe vrijliggende bus-infrastructuur om dubbelgelede bussen te kunnen rijden op de relatie Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid.
PA2 Nieuwe spoortunnel	Nieuwe spoortunnel en treinstation voor Schiphol voor Sprinter treinen
PA3 Metro, doortrekken Noord/Zuidlijn	Nieuwe metroverbinding van Amsterdam Zuid tot Schiphol/Hoofddorp dat op het Amsterdamse metronet aansluit op de bestaande Noord/Zuidlijn. We bekijken drie tracévarianten: 3.1 Metro tot Schiphol 3.2 Metro tot Hoofddorp (via Schiphol Noordwest) 3.3 Metro tot Hoofddorp (via Schiphol Noord)

10.2. Bijbehorend OV-netwerk op hoofdlijnen

Per alternatief wordt er een passend onderliggend Trein- Bus- en Metronetwerk aangenomen. In de hoofdstukken 5 t/m 9 is per projectalternatief het netwerk beschreven.

Kijken we naar sec de bestaande Schipholspoortunnel, dan leiden de projectalternatieven tot een toename van 30 naar 36 treinen per uur per rijrichting. Zie tabel 8.

*Tabel 8 Aantal treinen per uur per richting door de **bestaande Schipholspoortunnel** in 2040*

Projectalternatieven	Internationale treinen	Intercity-treinen	Sprinter-treinen	Totaal
0. Nulalternatief	4	12	14	30
1. Bus Rapid Transit (BRT)	6	22	8	36
2. Spoor, nieuwe tunnel	6	18	4	28
3. Metro, doortrekken Noord/Zuidlijn	6	22	8	36

Noot: de opgenomen internationale treinen betreft de HSL Thalys, HSL Eurostar, IC Brussel, IC Berlijn en de ICE. Het gaat hier om doorgaande internationale treinen, waarvan de laatste 3 in de praktijk ook fungeren als IC-verbinding in het landelijke netwerk.

Binnen de projectalternatieven is een andere samenstelling van de treindienst mogelijk waardoor er meer doorgaande IC-verbindingen in het netwerk kunnen worden geaccommodeerd. Dit komt doordat er in de projectalternatieven naast de Schipholspoortunnel een nieuw vervoersaanbod wordt gecreëerd, zijnde een BRT-systeem (in projectalternatief 2), een nieuwe spoortunnel (projectalternatief 3), of een Metrolijn (projectalternatief 4), waardoor de regionale sprinters worden vervangen/verplaatst.

De nieuwe spoortunnel in projectalternatief 2 biedt volgens de uitgangspunten van de uitwerking ruimte voor 20 treinen per uur per richting. Het netwerk vult hiervan 18 treinen in (10 sprinters die nu in de Schipholspoortunnel rijden en 8 IC verbindingen. De twee Schipholspoortunnels tezamen leveren in dit

projectalternatief een ingevulde capaciteit van 28 (bestaande tunnel) +18 (nieuwe tunnel) is 46 treinen per uur per richting.[5]

De projectalternatieven inclusief het onderliggende OV hebben ten opzichte van het Nulalternatief op hoofdlijnen de volgende wijzigingen in het vervoeraanbod.

Tabel 9 Impact vervoersaanbod per projectalternatief (t.o.v. Nulalternatief) in 2040 in aantallen voertuigen per uur per richting.

Projectalternatieven	Internationale treinen	Intercity-treinen	Sprinter-treinen	Nieuw vervoersaanbod BTM
1. Bus Rapid Transit (BRT)	+2	+10	-6	+ 20 bussen
2. Spoor, nieuwe tunnel	+2	+10	+4	-
3. Metro, doortrekken Noord/Zuidlijn	+2	+10	-6	+20 metro's

Noot: Bij de projectalternatieven Bus Rapid Transit (2), spoortunnel (3) en doortrekken Noord/Zuidlijn (4) worden bussen tussen Hoofddorp, Schiphol en Zuid weggehaald in verband met de extra geboden verbindingen van betere (snellere) kwaliteit als de Airport Sprinter en Noord/Zuidlijn.

Impact op internationale treinen per projectvariant

In het Nulalternatief zijn er 4 internationale treinen per uur per richting, zijnde 2 Thalys/Eurostars, 1 IC Brussel en 1 IC Berlijn. Met de projectalternatieven kan dit netwerk worden uitgebreid met:

- Projectalternatief 1 t/m 3: 1 extra Thalys/Eurostars en een ICE (Internationale trein naar Duitsland via Arnhem.

Impact IC-verbindingen per projectvariant

- Projectalternatief 1 en 3: naast de 2 extra intercity's Leiden-Schiphol-Utrecht, worden 4 intercity's Hoofddorp-Schiphol-Alkmaar toegevoegd en 4 intercity's Hoofddorp-Schiphol-Utrecht.
- Projectalternatief 2: naast de 2 extra intercity's Leiden-Schiphol-Utrecht, worden 4 intercity's Hoofddorp-Schiphol-Alkmaar toegevoegd en 4 intercity's Schiphol-Utrecht.

Impact op sprinters per projectvariant

- Projectalternatief 1: naast toevoeging van deze 2 sprinters, worden de 8 bestaande sprinters tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal vervangen middels het BRT-systeem (20 bussen per uur per richting op dit traject).
- Projectalternatief 2: naast toevoeging van 2 sprinter tussen Hoofddorp, Schiphol en Purmerend worden er tevens 2 sprinters toegevoegd tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Centraal.
- Projectalternatief 3: naast toevoeging van deze 2 sprinters, worden de 8 bestaande sprinters tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal vervangen middels een doorgetrokken Noord/Zuidlijn (20 metro's per uur per richting op dit traject).

[5] Er is hiermee in de nieuwe tunnel nog plek voor 2 extra treinen. Bij eventuele toevoeging latere dienen deze wel nog een plek in het landelijke netwerk te krijgen.

Bijlage 1 Zeef oplossingsrichtingen

Zie apart document.

Zeef van mogelijke maatregelen naar kansrijke projectalternatieven

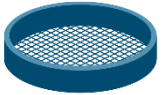
Bijlage 1 bij rapportage projectalternatieven MKBA bereikbaarheid ZWASH Corridor

30 augustus 2021

Versie: Definitief



Inhoud



Analytisch (zeef 1)

Op de volgende sheets staat per oplossingsrichting een korte toelichting met daarbij de beoordeling op doelbereik, showstoppers en kosten.

Trein	BTM	Overig
A1. Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: het intensiveren van de Airport Sprinter (t.o.v. nulalternatief)	B1. Doortrekken metro Noord/Zuidlijn	C1. Wegmaatregelen in de corridor
A2. Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: opheffen sprinters Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid	B2. Oost-Westlijn	C2. Fietsmaatregelen (infrastructuurmaatregelen) in de corridor
A3. Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: Werknetwerk zonder metro en Airport Sprinter	B3. Verhogen frequentie bussen	C3. Innovatie
A4. Uitbreiden Schipholspoortunnel en/of station	B4. Bus Rapid Transit (BRT) naar Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp	C4. Maatregelen zonder infrastructuuringrepen
A5. Nieuwe extra Schiphol spoortunnel	B5. Combinatie Noord/Zuidlijn en BRT	C5. Opwaarderen Schiphol 'MKS-plus'
A6. Het realiseren van een nieuwe spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om	B6. Tram Schiphol - Amsterdam Zuid (Noord/Zuidlijn-tracé)	C6. Opwaarderen station Amsterdam Zuid
A7. Internationale terminal verplaatsen	B7. Vertrammen Zuidtangent	C7. Opwaarderen station Amsterdam Zuid met 'extended terminal'
A8. Perrondeuren Schiphol Airport	B8. Lightrail Schiphol - Haarlem	C8. IC-bediening Hoofddorp
A9. Keren van I/C vanuit Utrecht tussen Schiphol en Amsterdam Zuid (bij Riekerpolder)	B9. Tram naar Badhoevedorp (aansluiten op tram 1)	C9. Deelbediening uitlopende/ opstartende Intercity's vanuit Schiphol laten halteren op station Hoofddorp.
A10. Zaandam – Amsterdam-Zuid (4-sporige westtak, incl. boog)	B10. People mover Amsterdam Zuid - Schiphol	C10. Opwaarderen Lelylaan IC-station
A11. Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel		C11. Schiphol geen IC-station meer
		C12. Schiphol Airport op Zee

A1. Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel: het intensiveren van de Airport Sprinter

Toelichting

Een andere lijnvoering in de Schipholspoortunnel kan bestaan uit het intensiveren van de Airport Sprinter (ten opzichte van de Airport Sprinter in het nulalternatief). Hierbij rijden internationale treinen naar Amsterdam Zuid (6 perronsporen) en is er een hoogfrequente treindienst (12 x per uur) tussen Hoofddorp/ Schiphol en Amsterdam Sloterdijk. Daarbij zijn er de nieuwe stations Schinkelkwartier en Haven-Stad. De maatregel faciliteert een rechtstreekse stroom tussen Centraal en Schiphol en ruimtelijke ontwikkeling langs de Westtak (afhankelijk van ontwikkeling stations).

Beoordeling

- Het uitbreiden van de Airport Sprinter sec (ten opzichte van de Airport Sprinter die al in het nulalternatief zit) draagt onvoldoende bij aan het doelbereik. De capaciteit in de tunnel blijft ontoereikend en alleen het uitbreiden van de Airport Sprinter gaat ten koste van andere treinen en levert daarmee onvoldoende op (kan wel in combinatie met een nieuwe spoor tunnel, zie maatregel A5 Nieuwe extra Schiphol spoortunnel.).
- Showstoppers: crowd management is nodig.
- Kosten: tussen de € 0,1- €0,2 miljard. (Arcadis, dec 2019 Stationsopties)

Conclusie

Deze oplossingsrichting scoort onvoldoende op doelbereik en wordt daarom niet meegenomen op de shortlist.

Beoordeling	Airport-sprinters intensiveren
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

A2. Andere lijnvoering in Schipholspoortunnel het opheffen van sprinters tussen Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid

Toelichting

Het opheffen van Airport Sprinters tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid om capaciteit vrij te maken in de Schipholspoortunnel.



Beoordeling

- Doelbereik: het opheffen van Airport Sprinters betekent dat er capaciteit in de Schipholspoortunnel vrijgemaakt kan worden. Echter, het opheffen van sprinters betekent dat reizigers hun reis niet meer kunnen maken (verschuiving probleem). Hiervoor dient een alternatief aan de reizigers te worden geboden, bijvoorbeeld Bus Rapid Transit (zie maatregel B4) of metro (zie maatregel B1). Tevens ontstaat er een extra knelpunt op zuid.
- Showstoppers: onbekend.
- Kosten: onbekend.

Conclusie

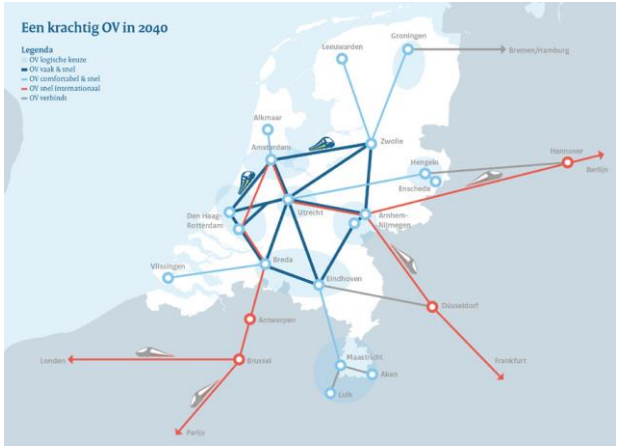
Deze oplossingsrichting scoort onvoldoende op doelbereik en wordt daarom niet meegenomen op de shortlist.

Beoordeling	Sprinters uit Schiphol-tunnel
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

A3. Werknetwerk zonder Noord/Zuidlijn

Toelichting

Het betreft het invoeren van het werknetwerk, zonder metro en zonder Airport Sprinter. Het werknetwerk is een onderzoeksvariant in het OV Toekomstbeeld waarbij het spoor met een aantal ingrepen maximaal benut kan worden. Eén van die ingrepen is de Noord/Zuidlijn. Zonder de Noord/Zuidlijn vergt invoering van het werknetwerk ingrijpende ingrepen in de spoorinfrastructuur rondom Amsterdam. De huidige bundeling van stromen blijft bestaan.



Beoordeling

- Doelbereik: bij deze oplossingsrichting is er een alternatief nodig voor regionale stromen tussen Schiphol en Amsterdam. Hiervoor dient een alternatief aan de reizigers te worden geboden, bijvoorbeeld Bus Rapid Transit (zie maatregel B4) of metro (zie maatregel B1). De maatregel draagt niet bij aan het doelbereik.
- Showstoppers: onbekend.
- Kosten: afhankelijk van alternatief dat nodig is.

Conclusie

Deze oplossingsrichting scoort onvoldoende op doelbereik en wordt daarom niet meegenomen op de shortlist.

Beoordeling	Werknetwerk zonder NZL
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

A4. Uitbreiden Schipholspoortunnel en/of station zelf

Toelichting

Het uitbreiden van de bestaande Schipholspoortunnel met extra perronsporen (6-sporige tunnel) en/ of station Schiphol met twee extra perrons op het station (8-sporig station).

Beoordeling

- Doelbereik: het uitbreiden van extra perroncapaciteit biedt mogelijkheden voor internationale treinen (EuroStar via extra perrons). Het levert een bijdrage aan het oplossen van het transferknelpunt op Schiphol.
- Showstoppers: Het is civieltechnisch onmogelijk is om de huidige Schipholspoortunnel uit te breiden met extra sporen (Arcadis, dec 2019 Stationsopties).
- Kosten: n.v.t., civieltechnisch niet uitvoerbaar.

Conclusie

Het uitbreiden van de bestaande Schiphol is civieltechnisch niet mogelijk (showstopper).

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

MUST | ECORYS | Buck Consultants International | Royal HaskoningDHV

A5. Nieuwe extra Schiphol spoortunnel (conform 5c of 5c')

Toelichting:

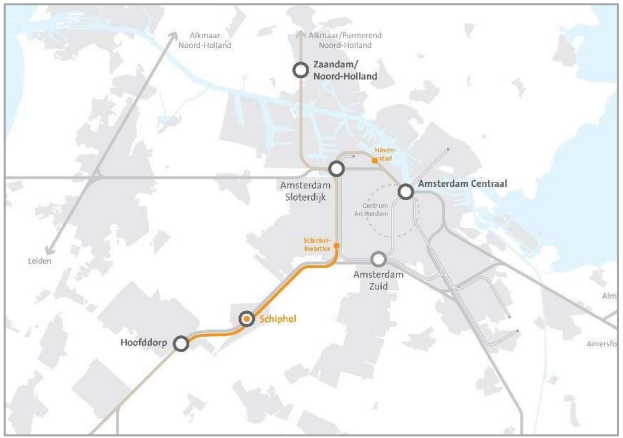
Eén van de mogelijkheden om meer treinen op het hoofdrailsysteem te faciliteren, is een capaciteitsuitbreiding van het spoor tussen Hoofddorp en Riekerpolder. Dit kan worden gedaan door middel van een nieuwe Schipholspoortunnel. Kansrijke varianten hierbinnen zijn:

- Korte Schipholspoortunnel (5c, in studie Arcadis), tussen knooppunt Badhoevedorp en Hoofddorp
- Verlengde Schipholspoortunnel (5c' studie Arcadis), tussen Riekerpolderaansluiting en Hoofddorp

Hierbij wordt uitgegaan van een nieuwe tunnel (circa 40m onder maaiveld) met één eilandperron met twee sporen. Hierbij kan de capaciteit van deze nieuwe sporen ingevuld worden met Airport- en City-sprinters (totaal 20 sprinters per uur per rijrichting tussen Schiphol en de Amsterdamse Westtak). De intercity's en de

Beoordeling:

- Doelbereik: bij beide opties wordt de spoorcapaciteit op de zuidwestcorridor uitgebreid en kunnen er meer treindiensten worden gefaciliteerd. Daarnaast wordt er ruimte gecreëerd voor internationale treinen, door sprinters naar de nieuwe tunnel te verplaatsen. Beide tunnelvarianten vergroten de infrastructuurcapaciteit in de bestaande Schipholspoortunnel. De variant 'Verlengde Schipholspoortunnel' is te prefereren boven de 'Korte Schipholspoortunnel' variant. Dit omdat er in de verlengde variant een volledige 6-sporigheid (4 via de bestaande tunnel en 2 in de nieuwe tunnel) tussen Riekerpolderaansluiting en Hoofddorp wordt gerealiseerd. Hierdoor ontstaat meer infrastructuurcapaciteit om meer treinen te laten rijden. In de 'korte' variant is het deel Badhoevedorp – Riekerpolderaansluiting 4-sporig en vormt daarmee een bottleneck tussen Schiphol en zowel de westtak als zuidtak.
- Showstoppers: in beide tunnelvarianten bestaan er civieltechnische risico's om een tunnel op 40m onder maaiveld aan te leggen onder de bestaande luchthaven (geen showstoppers).
- Kosten: de kosten worden geschat op ca. 2,8 miljard voor de 'korte' variant en 3,5 miljard voor de 'verlengde' variant (Arcadis, dec 2019). Voor beide varianten zijn bij station Hoofddorp extra IC-passeersporen noodzakelijk.



Conclusie:

- Beide varianten dragen bij aan het doelbereik. In de MKBA wordt de verlengde Schipholspoortunnel nader onderzocht, omdat het doelbereik hiervan naar verwachting groter is dan van de korte variant en deze variant ook robuuster is richting de toekomst.

Beoordeling	Kort	Lang
Doelbereik		
Showstoppers		
Kosten		

A6. Het realiseren van een nieuwe spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om

Toelichting

Het realiseren van een nieuwe spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om, bijvoorbeeld langs het tracé van de A5.

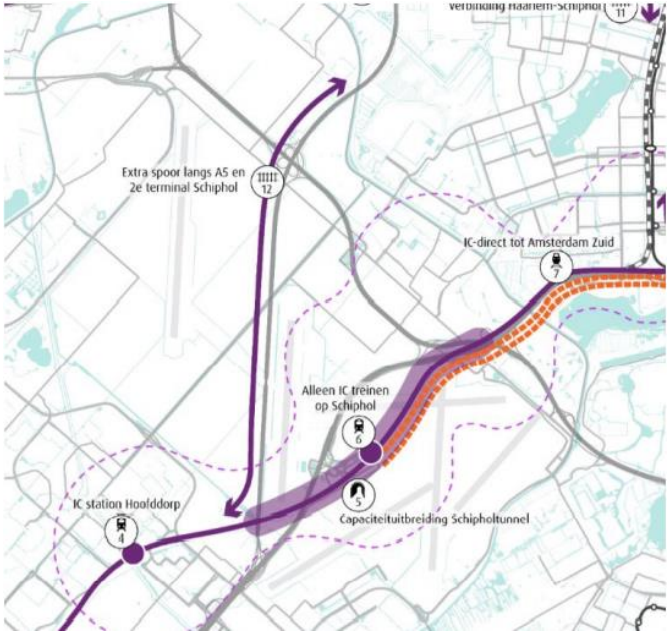
Het betekent een tweede westtak voor bijvoorbeeld de Intercity Direct Amsterdam – Rotterdam, internationale treinen.

Beoordeling

- Doelbereik: de maatregel biedt extra spoorcapaciteit op de zuidwestcorridor, het ontlast bestaand spoor. Echter de effecten zijn er vooral op internationaal niveau en zeer beperkt lokaal. Reizigers moeten hierdoor omreizen en het creëert een nieuw knelpunt tussen station Schiphol en Amsterdam Centraal. Daarom onvoldoende doelbereik aan het oplossen van dit knelpunt.
- Showstoppers: niet bekend.
- Kosten: niet officieel geraamd, eerste inschatting > € 0,5 miljard.

Conclusie

- Deze oplossing lost het knelpunt rond de Schipholspoortunnel niet op.



Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

MUST | ECORYS | Buck Consultants International | Royal HaskoningDHV

A7. Internationale terminal verplaatsen

Toelichting

Het verplaatsen van de internationale terminal/treindiensten van Amsterdam-Zuid naar een andere locatie (gelegen nabij de HSL). Voorbeelden kunnen zijn Rotterdam, Sloterdijk etc.

Beoordeling

- Doelbereik: deze maatregel ontlast de multimodale knoop Schiphol en de Schipholspoortunnel niet, omdat het aantal internationale treinen relatief beperkt is. De maatregelen moet daarom altijd in combinatie met andere maatregelen worden genomen. Indien de terminal wordt verplaatst buiten Amsterdam (bijvoorbeeld naar Rotterdam), dan is er voor internationale reizigers geen rechtstreekse verbinding meer naar Amsterdam, terwijl dit veelal de bestemming voor internationale reizigers is. Tevens wordt daarmee de functie van Amsterdam Zuid teniet gedaan.
- Showstoppers: onbekend.
- Kosten: onbekend.

Conclusie

Deze oplossing lost het knelpunt rond de Schipholspoortunnel niet op en heeft daarom onvoldoende doelbereik.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

MUST | ECORYS | Buck Consultants International | Royal HaskoningDHV

A8. Perrondeuren Schiphol Airport

Toelichting

Het afsluiten van de perrons op station Schiphol met perrondeuren langs de perronrand. Hierdoor ontstaat een veilige scheiding tussen treinverkeer en reizigers.



Beoordeling

- Doelbereik: perrondeuren voorkomen dat mensen bij grote drukte niet meer in de perronbak kunnen vallen, maar het in- en uitstapproces wordt wel zwaar gehinderd. Tevens is er minder ruimte op het perron beschikbaar door het plaatsen van de deuren op het perron. Incidenteel afsluiten van de toevoer van reizigersstromen vanuit Plaza zal nodig blijven.
- Showstoppers: aandachtspunt is dat de perrondeuren geschikt moeten zijn voor verschillende typen materieel met verschillende deurconfiguraties.
- Kosten: niet bekend.

Conclusie

- De maatregel draagt onvoldoende bij aan het doelbereik.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

A9. Keren van IC vanuit Utrecht tussen Schiphol en Amsterdam Zuid (bij Riekerpolder)

Toelichting

Deze optie komt neer op het vroegtijdig laten keren van de Intercity's van/naar Utrecht. Deze rijden nu door tot Schiphol en keren daar. Door de laatste halte Amsterdam Zuid te maken en vervolgens tussen Zuid en Schiphol te keren ontstaat ruimte in de Schipholspoortunnel.

Beoordeling

- Doelbereik: deze optie heeft een beperkt doelbereik, want het transferknelpunt wordt naar verwachting niet opgelost.
- Showstoppers: Civieltechnisch is deze maatregel ingewikkeld bij een 8-sporig Zuid. Bij een ander bedieningsmodel (anders dan 8x Airport Sprinter) op Amsterdam Westtak is dat niet nodig, maar zijn er keersporen nodig ten westen van Zuid en Riekerpolder (lastig inpasbaar).
- Kosten: onbekend.

Conclusie

Deze optie heeft een beperkt doelbereik en is civieltechnisch lastig te realiseren. Deze optie wordt niet verder meegenomen.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

MUST | ECORYS | Buck Consultants International | Royal HaskoningDHV

A10. Zaandam – Amsterdam-Zuid (4-sporige westtak, incl. boog)

Toelichting

Het realiseren van een directe spoorverbinding tussen Zaandam en Amsterdam Zuid. Dit vereist de aanleg van een 4-sporige Westtak en 2 bogen: Haarlem – Westtak bij Sloterdijk en richting Amsterdam Zuid bij Riekerpolder.

Beoordeling

- Doelbereik: het aantal reizigers van/naar Schiphol blijft gelijk (transferknelpunt). Mogelijk knelpunt op Zuid. Het lost het probleem in de tunnel naar verwachting het transferknelpunt niet op. De maatregel heeft daarmee onvoldoende oplossend vermogen voor knelpunt.
- Showstoppers: niet bekend.
- Kosten: niet bekend.

Conclusie

Draagt niet bij aan een oplossing aan de huidige knelpunten. Deze oplossing wordt daarom niet verder meegenomen.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

A11. Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel

Toelichting:

- Het betreft het toevoegen van meer treinen op het netwerk, zonder dat (grootschalige) infrastructuuraanpassingen nodig zijn. Het bestaat uit het investeren in wissels en keersporen, waarmee een andere dienstregelingsstructuur van/naar Schiphol en Amsterdam (8/4min, gemiddeld elke 7,5 minuut een trein) kan worden toegepast. Tevens wordt ERTMS verder uitgenut (ERTMS level 2). Hiermee is het mogelijk om 6 extra treinen door de Schipholspoortunnel te rijden:
  - 1 Internationale trein — Schiphol, Brussel, Parijs
  - 2 Intercity's — Leiden, Schiphol, Utrecht
  - 1 Intercity's — Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid;
  - 2 sprinters — Schiphol, Hoofddorp, Purmerend

Beoordeling:

- Doelbereik: het verhogen van de frequentie van het OV kan bijdragen aan het verminderen van het knelpunt. De frequentie kan echter beperkt opgehoogd worden vanwege capaciteitsrestricties in de tunnel.
- Showstoppers: n.v.t.
- Kosteneffectiviteit: kosten zijn beperkt.

Conclusie:

Deze oplossingsrichting is kansrijk.

Zie bijlage 2 voor een nadere toelichting

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B1. Doortrekken NZL: Aantal tracés en alternatieven

Toelichting:

- Het doortrekken van een metrolijn draagt bij aan het vrijmaken van ruimte in de Schipholspoortunnel. Sprinters kunnen dan verdwijnen in de huidige Schipholspoortunnel. De gecreëerde ruimte in de tunnel wordt gebruikt voor extra Intercity's en internationale treinen.
- Voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn bestaan verschillende keuzes. Er kan worden verlengd tot Schiphol of tot Hoofddorp. Eveneens is het exacte tracé via of Schiphol Noordwest of Noord nog een nader te onderzoeken mogelijkheid. Met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is het ook mogelijk om het Werknetwerk in te voeren.

Beoordeling:

- Doelbereik: het verlengen van de Noord/Zuidlijn biedt een alternatieve verbinding door reizigers die nu met Sprinters reizen. Met een doorgetrokken NZL wordt dus ruimte gecreëerd in de Schipholspoortunnel. Daarmee draagt deze optie bij aan de oplossing van het knelpunt.
- Showstoppers: nader te onderzoeken (o.a. impact op natuur). Aandachtspunt is civieltechnische maakbaarheid bij tracés met tunnel.
- Kosteneffectiviteit: afhankelijk van de verschillende varianten variëren de kosten die gemoeid gaan met het verlengen van de Noord/Zuidlijn. Bandbreedte: 2-4 miljard.



Conclusie:

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn wordt in verschillende varianten meegenomen in de projectalternatieven.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B2. Oost-Westlijn

Toelichting:

Realiseren van een nieuwe metrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, door het centrum naar Amsterdam Oost (en mogelijk verder richting Almere). Deze nieuwe metrolijn vervoert mensen richting het centrum van Amsterdam, hiermee kunnen Sprinterdiensten worden vervangen. Op deze wijze ontstaat er ruimte in de Schipholspoortunnel voor andere treindiensten.



Beoordeling:

- Doelbereik: de maatregel draagt bij aan het vrijmaken van ruimte voor andere diensten in de Schipholspoortunnel. Echter is realistisch gezien een uitvoeringstermijn/ oplevering niet voor 2040 voorzien.
- Showstoppers: geen showstoppers, maar maatschappelijke weerstand tegen de aanleg van een metrolijn door de binnenstad met bijbehorende hinder.
- Kosteneffectiviteit: met deze nieuwe (grotendeels ondergrondse) metrolijn zullen enorme investeringen gepaard gaan. Raming voor Schiphol – Muiderpoort 7,5 miljard incl. BTW (Actualisatie raming gemeente Amsterdam 2020 i.h.k.v. een pre metro Oost-West)

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

Conclusie:

Deze optie wordt niet verder meegenomen in de projectalternatieven door de lange realisatietermijn.

B3. Verhogen frequentie bussen

Toelichting:

Verdere verhoging van de frequenties van de bussen rond Schiphol naast de al voorziene verhoging in het nulalternatief. Hiervoor wordt de huidige infrastructuur gebruikt.

Beoordeling:

- Doelbereik: lost het knelpunt in de Schipholspoortunnel niet op.
- Showstoppers: de maximale capaciteit van de twee bustunnels in het Schiphol areaal (Abdijtunnel en Buitenvelderttunnel) is in het nulalternatief reeds bereikt. Zonder realisatie van extra businfrastructuur is het niet mogelijk busdiensten verder te intensiveren.
- Kosteneffectiviteit: niet van toepassing.

Conclusie:

Deze optie wordt niet verder meegenomen.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B4: BRT Hoofddorp – Amsterdam Zuid

Toelichting:

In deze maatregel wordt de Sprinterdienst tussen Hoofddorp – Schiphol en Amsterdam vervangen door aanleg van een nieuw systeem met eigen infrastructuur: Bus Rapid Transit. Bij BRT rijden bussen met een hoge frequentie en betrouwbaarheid. Door het vervangen van de Sprinters in de Schipholspoortunnel ontstaan mogelijkheden voor extra (internationale) treinen. In combinatie met uitbreiden van MKS (meerlaags busstation). Eveneens wordt een gedeelte van de buslijnen ingekort tot Hoofddorp (lijnen 341/343/397), waardoor ruimte ontstaat voor BRT bussen in de Abdijtunnel. In de Buitenvelderttunnel vindt een herindeling plaats om ruimte voor BRT bussen te maken. Richting Amsterdam Zuid moet infrastructuur en een BRT-halte worden gerealiseerd.



Beoordeling:

- Doelbereik: een goede implementatie van het BRT systeem creëert ruimte in de Schipholspoortunnel en kan bijdragen aan oplossing van knelpunten.
- Showstoppers: aandachtspunt is de aanlanding van BRT op Zuid. Dit sluit niet aan bij andere ruimtelijke plannen (Zuidasdok) en dient nader onderzocht/ uitgewerkt te worden.
- Kosteneffectiviteit: €1,25 – €1,75 miljard.

Conclusie:

Deze optie kan een bijdragen aan het oplossen van knelpunten. Een nadere uitwerking is wel vereist. Het BRT-alternatief wordt meegenomen in de projectalternatieven.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B5. Combinatie Noord/Zuidlijn en BRT

Toelichting:

Noord/Zuidlijn naar Johan Huizingalaan en vanaf daar met BRT: Hoofddorp, Schiphol, Johan Huizingalaan (bestaande uit 3 delen). I.c.m. 397 expresse (tussen Amsterdam Centrum en Schiphol). Voor het BRT gedeelte wordt eigen businfrastructuur gerealiseerd via een dedicated lane/ vluchtstrook.

Beoordeling:

- Doelbereik: doordat de verbinding Schiphol - Amsterdam Zuid en Schiphol - Amsterdam Centrum hiermee een extra overstap krijgen (ook t.o.v. een BRT of volledige Noord/Zuidlijn), blijft de trein aantrekkelijker. Hierdoor is het doelbereik onvoldoende.
- Showstoppers: aandachtspunt is inpassing van een BRT in Zuidasdok.
- Kosteneffectiviteit: zelfde kosten als volledig BRT systeem, wel minder aantrekkelijk.

Conclusie:

Deze optie wordt verder niet meegenomen in de projectalternatieven. Een optie waarin of volledig wordt gekozen voor BRT of volledig voor de Noord/Zuidlijn scoort beter op verschillende vlakken en is qua kosten vergelijkbaar. Dit compromis voorstel scoort daarmee onvoldoende.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B6. Tram Schiphol – Amsterdam Zuid

Toelichting:

Grotendeels is deze optie hetzelfde als het verlengen van de Noord/Zuidlijn qua route. Echter wordt er hier een andere systeemkeuze gemaakt en ingezet op de tram.

Beoordeling:

- Doelbereik: een tramsysteem heeft een lagere snelheid, dit betekent een langere reis en daarmee een onaantrekkelijker alternatief. Daarnaast gaat het om kleinere voertuigen, dus de totale vervoercapaciteit is lager. Gecombineerd met de kosten die in dezelfde orde zitten als een metrosysteem. Het doelbereik voor het oplossen van de knelpunten op Schiphol is dus onvoldoende.
- Showstoppers: niet nader onderzocht.
- Kosteneffectiviteit: min of meer gelijk aan doortrekken Noord/Zuidlijn vanwege lastige inpassing en tunnels. Wel binnen de bandbreedte van de zeef.

Conclusie:

Deze optie wordt verder niet meegenomen door onvoldoende bijdrage aan doelbereik.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B7. Vertrammen Zuidtangent

Toelichting:

Het aanleggen van een tram op het tracé van de huidige Zuidtangent tussen Haarlem – Hoofddorp – Schiphol en Amstelveen.

Beoordeling:

- Doelbereik: Onvoldoende doelbereik, omdat de Zuidtangent alleen tussen Hoofddorp en Schiphol en Amstelveen rijdt en niet naar Amsterdam. Tram heeft daarnaast minder capaciteit dan metro.
- Showstoppers: niet nader onderzocht.
- Kosteneffectiviteit: niet nader onderzocht.

Conclusie:

Deze optie wordt verder niet meegenomen door gebrek aan oplossend vermogen voor de knelpunten rond Schiphol.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B8. Lightrail Schiphol - Haarlem

Toelichting:

Deze optie gaat uit van het aanleggen van een lightrail tussen Schiphol en Haarlem. Deels als alternatief van de Zuidtangent.

Beoordeling:

- Doelbereik: het aanleggen van een lightrail tussen Haarlem en Schiphol heeft geen effect op het aantal treinreizigers tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid. Dit knelpunt wordt dus niet verlicht. Er zullen door het aanleggen van een lightrail naar Schiphol meer mensen naar Schiphol reizen, waardoor de transferproblematiek wordt vergroot. Dit alles geeft deze optie onvoldoende doelbereik.
- Showstoppers: niet nader onderzocht.
- Kosteneffectiviteit: niet nader onderzocht.

Conclusie:

Deze optie wordt verder niet meegenomen. Het effect van deze maatregel is buiten de corridor Hoofddorp – Amsterdam Zuid en de toename aan reizigers vergroot de transferproblematiek.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B9. Tram Schiphol - Badhoevedorp

Toelichting:

Het aanleggen van een tram tussen Schiphol en Badhoevedorp. In Badhoevedorp wordt aangesloten op de huidige tramlijn 1 in Amsterdam. Deze tramlijn vervoert mensen verder in de richting van Amsterdam Centrum.

Beoordeling:

- Doelbereik: het principe is hetzelfde als het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, namelijk het doortrekken van een lokale relatie naar Schiphol. Het doelbereik naar de Noord/Zuidlijn is vele malen hoger, omdat de metro én sneller is en langs Amsterdam Zuid gaat en daarmee meerdere toplocaties ontsluit. De route is lang, maakt een flinke omweg richting Badhoevedorp en de tram in Amsterdam is langzaam. Dit geeft een lange reistijd en daarmee een onaantrekkelijk alternatief. Het doelbereik is beperkt.
- Showstoppers: niet nader onderzocht.
- Kosten: er zullen hoge kosten met deze optie gemoeid zijn vanwege de vele werkzaamheden in Amsterdam voor het versnellen van tramlijn 1. Kosten onbekend.

Conclusie:

Deze optie wordt verder niet meegenomen door (zeer) ingrijpende werkzaamheden en beperkt doelbereik.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

B10. People mover Amsterdam Zuid - Schiphol

Toelichting:

Automatisch bestuurde voertuigen die rijden op een eigen infrastructuur tussen Amsterdam Zuid en Schiphol.



Beoordeling:

- Doelbereik: de people mover doet weinig tot niets voor de Schipholspoortunnel (full stop). Bij Zuid dient een people mover aansluiting te komen inclusief een ‘airport’ terminal, waarvoor geen ruimte is. Een people mover heeft daarmee onvoldoende doelbereik.
- Showstoppers: niet nader onderzocht.
- Kosteneffectiviteit: € 1,0 miljard (Arcadis 2019, Stationsopties)

Conclusie:

Deze optie wordt verder niet meegenomen vanwege beperkt doelbereik.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C1. Wegmaatregelen in corridor

Toelichting

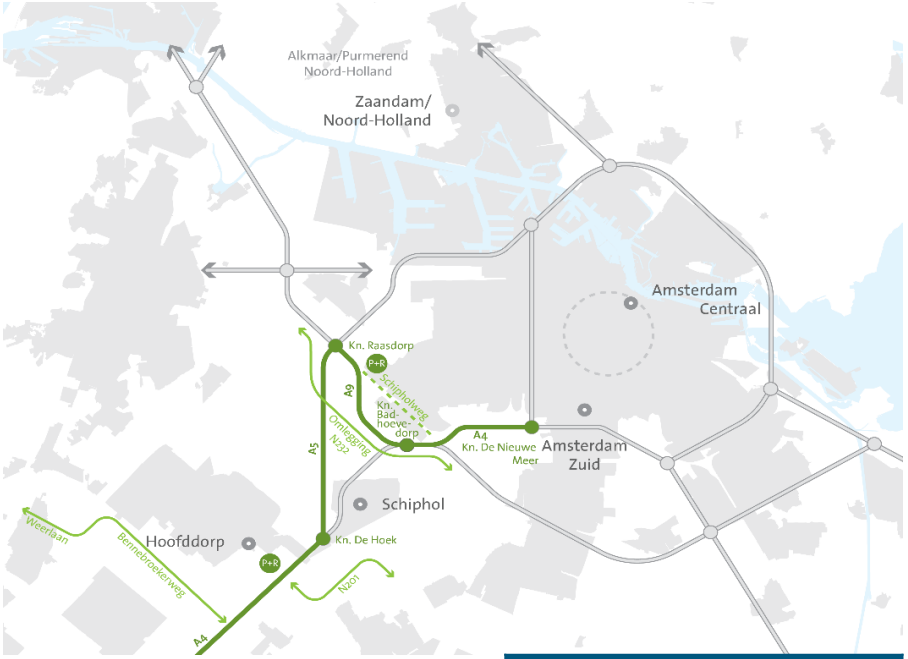
Het betreft capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet (o.a. op A4, A5 en A9) en het onderliggend wegennet. In het MIRT-onderzoek van ZWASH fase 3 is het effect op de bereikbaarheid van een maatregelenpakket met wegmaatregelen onderzocht (zie afbeelding) en in fase 4 zijn combinatievarianten van OV- en wegmaatregelen onderzocht.

Beoordeling

- Doelbereik: het wegenpakket lost knelpunten in het openbaar vervoer niet op (bron, MIRT-onderzoek ZWASH fase 3). Tevens is in ZWASH fase 4 gebleken dat binnen de varianten de OV- en wegmaatregelen nauwelijks interacteren. In het BO MIRT van november 2020 is vastgesteld dat voor de onderzochte wegmaatregelen geldt dat uitbreiding van de wegcapaciteit voor een aantal wegvakken tot een verbetering van de doorstroming leidt, en de onderzochte pakketten tot een vermindering van de capaciteitsknelpunten in het gebied leidt, maar nog onvoldoende tot een oplossing van de knelpunten. Wegmaatregelen worden nader onderzocht in het spoor 'wegen'.
- Showstoppers: -
- Kosten: -

Conclusie:

- Wegmaatregelen bieden onvoldoende oplossend vermogen voor de gestelde problematiek.



Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

MUST | ECORYS | Buck Consultants International | Royal HaskoningDHV

C2. Fiets

Toelichting

Het betreft infrastructurele maatregelen voor fietsers, waaronder het voorstel om regionale doorfietsroutes te voltooien, de fietsroutes naar OV-knooppunten en OV-knooppunten zelf aantrekkelijker te maken met bijvoorbeeld betere fietsparkeerplekken. Zo verbetert de reis van deur-tot-deur.

Beoordeling

- Doelbereik: De fiets speelt een cruciale rol in het functioneren van het gehele multimodale systeem. En heeft daarmee een belangrijk aandeel in het in beweging houden van de hele MRA. Fietsmaatregelen bieden onvoldoende oplossend vermogen voor de gestelde problematiek; de bijdrage aan het oplossen van de Schipholspoortunnelproblematiek en transferknelpunten is beperkt. Fietsmaatregelen worden nader onderzocht in het multimodaal toekomstbeeld.
- Showstoppers: -
- Kosten: -

Conclusie

Fietsmaatregelen bieden onvoldoende oplossend vermogen voor de gestelde problematiek, maar speelt wel een rol in het functioneren van het gehele multimodale systeem.

Zie bijlage 2 voor een nadere toelichting

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C4: Innovatie

Toelichting

Treinen en metro's dichter op elkaar laten rijden, zodat er meer voertuigen op het spoor kunnen rijden. Dat kan door aanpassing van de treinbeveiligingssystemen of door een vorm van automatisch rijden.

Beoordeling

- Doelbereik: Innovatie kan als losstaande bouwsteen de problematiek niet oplossen. Voor het hoofdspoor gaat het om maximale benutting door gebruik van een verdergaande toepassing van het treinbeveiligingssysteem ERTMS (level 3 met moving blocks). Treinen kunnen hiermee dichter op elkaar rijden doordat er geen vaste seinafstanden meer zijn en er voor en achter elke trein een treinafhankelijke afstand wordt bepaald. Dit levert echter onvoldoende capaciteit op en het is de vraag of het tijdig (voor 2040) beschikbaar is. Naar verwachting blijft het transferknelpunt ook kritisch. Voor de metro is het doelbereik onvoldoende, toename van capaciteit in het huidige metronetwerk leidt niet tot oplossing van de problematiek in de Schipholspoortunnel.
- Showstoppers: ETMS level 3 met moving block mogelijk niet tijdig (voor 2040) beschikbaar.
- Kosten: -

Conclusie:

Het doelbereik is onvoldoende.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C4. Maatregelen zonder infrastructuuringrepen

- **Maatregelen voor het spreiden van reizigers over de dag:** Het betreft maatregelen om reizigers in het OV zoveel mogelijk te spreiden over de dag, zoals werkgeversaanpak, onderwijsaanpak, tarifering, stimuleren fietsgebruik/ actieve mobiliteit en spitsfrequentie in daluren. In de laatste jaren is op dit gebied al veel gedaan binnen het openbaar vervoer en is het lastig te bepalen wat extra maatregelen hier bovenop nog op kunnen lossen. Daarnaast is station Schiphol - door de bijzondere positie in het netwerk - al een van de stations waar de spreiding over de dag groot is. Verdere spreiding over de dag is vanwege de nachturen niet realistisch en verdere spreiding vanuit luchtvaartperspectief niet haalbaar.
  - Deze maatregelen worden niet meegenomen als los projectalternatief, omdat deze maatregelen op zichzelf onvoldoende oplossend vermogen hebben en/ of in de praktijk nu al worden toegepast, waardoor het te verwachten effect beperkt is.
- **Maatregelen die gebruik OV stimuleren:** in de afspraken die nu gemaakt worden met werkgevers en decentrale overheden, wordt juist gekeken naar maatregelen die meer reizigers naar het openbaar vervoer trekken zoals autoluw beleid en parkeerbeleid.
  - Deze maatregelen zorgen in potentie juist voor een toename van het OV-verplaatsingen en daarmee een vergroting van de problematiek.
- **Maatregelen contrair aan beleid:** maatregelen die het aantal reizigers in de Schipholspoortunnel kunnen reduceren, maar contrair zijn aan het beleid (zoals stimuleren autogebruik), zijn niet meegenomen.
  - Deze past niet binnen de beleidskaders van de verschillende overheden en zorgen voor een grotere druk op het wegsysteem. Ook het wegensysteem in deze corridor zit volledig vol, waardoor de problematiek op de wegen (en de daaraan gekoppelde voertuigverliesuren) zal stijgen en dit een groot negatief effect zal zijn.

- Zie bijlage 2 voor een nadere toelichting.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C5. Opwaarderen station Schiphol ‘MKS-plus’

Toelichting

- Vergroten van het stationsdomein en het toevoegen van perronopgangen Schiphol, (rol)trappen en liften, (nieuwe) kopontsluiting perrons en optimaliseren loopstromen Schiphol Plaza bovenop reeds besloten maatregelen MKS.

Beoordeling

- Doelbereik: Extra perronopgangen dragen mogelijk bij aan veiligheid op stijgpunten. Extra busperrons zijn technisch moeilijk inpasbaar door omliggende infrastructuur en eisen aan beschikbaarheid en veiligheid hiervan. Tevens hoge kosten. Draagt onvoldoende bij aan doelbereik. Moet altijd in combinatie met andere maatregelen gedaan worden.
- Showstoppers: -
- Kosteneffectiviteit: -

Conclusie

Deze oplossing draagt onvoldoende bij aan het doelbereik.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C6. Opwaarderen station Amsterdam-Zuid

Toelichting

- Verlengen middenperron aan westzijde van Amsterdam Zuid, vergroten van het stationsdomein, het toevoegen van perronopgangen Zuid, (rol)trappen en liften en kopontsluiting perrons.

Beoordeling

- Doelbereik: extra capaciteit op perron Zuiden en bevordert veiligheid perrons, echter geen uitbreiding van bereikbaarheid van bestaande locaties of ontwikkellocaties. Moet altijd in combinatie met andere maatregelen gedaan worden.
- Showstoppers: -
- Kosten: -

Conclusie: deze maatregel draagt onvoldoende bij aan doelbereik.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C7. Opwaarderen station Amsterdam-Zuid met ‘extended terminal’

Toelichting

- Grote Schiphol Terminal op Amsterdam Zuid met transitie landside - airside op deze terminal. Airside-verbinding tussen extended terminal en Schiphol (Automatic People Mover) en integrale AirRail-terminal op Zuid.

Beoordeling

- Doelbereik: er is geen noodzaak voor nationale reizigers om naar Schiphol te reizen, waardoor er een afname van overstappers is op Schiphol. Dit betekent alleen ontwikkeling van station Amsterdam Zuid en niet voor Schiphol. Draagt onvoldoende bij aan doelbereik.
- Showstoppers: er is op Zuid veel ruimte noodzakelijk voor de land-/ airside transitie, welke niet beschikbaar is.
- Kosteneffectiviteit: -

Conclusie

Deze maatregel draagt onvoldoende bij aan doelbereik en past niet binnen beschikbare ruimte.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C8. Intercity station Hoofddorp

Toelichting

- Volledige Intercity bediening van station Hoofddorp.

Beoordeling

- Doelbereik: Het betreft een ingrijpende maatregel waarbij station Hoofddorp aanzienlijk moet worden aangepast om volledige IC-bediening op Hoofddorp mogelijk te maken. Daarnaast zorgt deze maatregel voor extra reizigers (aanzuigende werking) en verergert daarmee de problematiek (geen verlichting van het transferpunt). Er zijn wel minder overstappers tussen bussen en trein, maar het creëert extra (doorgaande) reizigers vanuit Hoofddorp, en in feite dus meer vervoersvraag door de huidige Schipholspoortunnel. Het oplossend vermogen is alleen in de richting Schiphol/ Zuid en daarmee is deelbediening (kosten)efficiënter, zie C9.
- Showstoppers: -
- Kosten: -

Conclusie

- Volledige Intercity bediening van station Hoofddorp lost het probleem niet op en wordt daarom niet verder meegenomen.

Beoordeling	Volledige bediening
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C9. Deelbediening uitlopende/opstartende Intercity's vanuit Schiphol laten halteren op station Hoofddorp

Toelichting

Deelbediening door uitlopende/ opstartende Intercity's vanuit Schiphol naar onder andere Enschede, Venlo, Nijmegen en Amersfoort, te laten stoppen op station Hoofddorp.

Beoordeling

- Doelbereik: Deelbediening heeft effect op Hoofddorp. Het lost het knelpunt niet geheel op, maar kan wel bijdragen aan het oplossen van het knelpunten. Deze maatregel levert relatief eenvoudig baten en kan ik alle projectalternatieven worden ingepast en wordt daarom ook meegenomen in het nulalternatief.
- Showstoppers: niet bekend
- Kosten: nog geen inschatting gemaakt.

Conclusie

- Deelbediening kan een onderdeel zijn van de oplossing van het (transfer)knelpunt, kan worden ingepast in alle projectalternatieven. Daarom wordt deze optie meegenomen in alle projectalternatieven.

Beoordeling	Deel-bediening
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C10. Opwaarderen Lelylaan IC-station

Toelichting

IC-stop op Lelylaan waarbij het stationsdomein wordt vergroot en een transferknoop wordt gerealiseerd.



Beoordeling

- Doelbereik: Herintroductie van Intercity's betekent een verlaging van de capaciteit op de westtak als gevolg van de heterogene treindienst (sprinters en intercity's maken beide gebruik van de westtak). Om te zorgen dat sprinters kunnen stoppen en intercity's ongehinderd kunnen doorrijden, is meer ruimte (=tijd) in de dienstregeling nodig. Meer tijd in de dienstregeling per trein beteken dat er minder treinen per uur kunnen rijden. Dit verbetert enkel de verbinding Schiphol – Lelylaan maar door de verlaging van de infrastructuurcapaciteit op de westtak draagt dit niet bij aan doelbereik.
- Showstoppers: -
- Kosten: -

Conclusie

Deze maatregel draagt onvoldoende bij aan doelbereik.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C11. Schiphol geen Intercity station

Toelichting

Het afwaarderen van station Schiphol naar een station waar alleen Sprinters halteren. Dit betekent dat er geen Intercity's/internationale treinen zullen stoppen op het station. Deze zullen doorrijden naar Zuid/Centraal.

Beoordeling

- Doelbereik: deze optie levert geen bijdrage aan het doelbereik. Geeft een sterke reductie in bereikbaarheid Schiphol. Daarnaast worden de transferproblemen op Amsterdam Zuid vergroot als dichtstbijzijnde IC-station. Daarnaast wordt de capaciteit van de tunnel mogelijk lager als gevolg van uiteenlopende snelheidsprofielen (het snelheidsprofiel kan wel gehomogeniseerd worden.
- Showstoppers: de maatregel veroorzaakt een veiligheidsknelpunt vanwege passerende treinen en reizigers die wachten op de perrons.
- Kosten: geen inschatting gemaakt.

Conclusie

Deze optie levert geen bijdrage aan het doelbereik. Geeft een mogelijk veiligheidsknelpunt en een sterke reductie in bereikbaarheid Schiphol.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

C12. Schiphol Airport op Zee

Toelichting

Het verplaatsen van (een deel van) Schiphol Airport van de huidige locatie naar een nieuwe locatie op de Noordzee. De entree van de luchthaven blijft op de huidige Schiphollocatie.

Beoordeling

- Doelbereik: hierbij is het uitgangspunt dat de landzijdige ontsluiting via Schophol Centrum blijft lopen en daarmee het probleem niet oplost.
- Showstoppers: zeer ingrijpende maatregel, zowel civieltechnisch als ecologisch. Showstoppers niet nader onderzocht.
- Kosten: kosten naar verwachting zeer hoog (orde grootte 30-50 miljard.

Conclusie

Zeer ingrijpende oplossing met hoge kosten. Deze oplossing wordt daarom niet verder meegenomen.

Beoordeling	
Doelbereik	
Showstoppers	
Kosten	

Bijlage 2 Onderzoek naar niet infrastructurele maatregelen

In dit onderzoek zijn enkele mogelijke maatregelen na toetsing op zeefcriteria (doelbereik, onoverkomelijke belemmeringen en kosten) beoordeeld als zijnde niet kansrijk als zelfstandig projectalternatief. Het gaat daarbij om:

- Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel
- Maatregelen zonder infrastructuuringrepen
- Fietsmaatregelen

De commissie NGF heeft als reactie op de eerste propositie nadrukkelijk gevraagd om aandacht voor fietsmaatregelen en niet-infrastructuurmaatregelen. Onderstaand wordt daarom ingegaan op onze overwegingen.

Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel

Het benutten van de restcapaciteit van de bestaande Schipholspoortunnel betreft het toevoegen van meer treinen op het netwerk, zonder dat (grootschalige) infrastructuuraanpassingen nodig zijn. Het verhogen van de frequentie van het OV kan bijdragen aan het verminderen van het knelpunt. De frequentie kan echter beperkt opgehoogd worden vanwege capaciteitsrestricties in de tunnel.

Beschrijving op hoofdlijnen

Bij het beter benutten alternatief wordt de restcapaciteit van de bestaande Schipholspoortunnel volledig benut. Het betreft het toevoegen van meer treinen op het netwerk, zonder dat (grootschalige) infrastructurele investeringen nodig zijn. Het projectalternatief bestaat uit het investeren in wissels en keersporen, waarmee een andere dienstregelingsstructuur van/naar Schiphol en Amsterdam (8/4min, gemiddeld elke 7,5 minuut een trein) kan worden toegepast. Tevens wordt ERTMS verder uitgenut (ERTMS level 2).

Hiermee is het mogelijk om 6 extra treinen door de Schipholspoortunnel te rijden:

- 1 Internationale trein Schiphol, Brussel, Parijs
- 2 Intercity Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid;
- 2 sprinters Schiphol, Hoofddorp, Purmerend

Daarmee worden er 36 treinen per uur per rijrichting gereden door de Schipholspoortunnel. Van de 36 treinen zijn er 5 internationale treinen, 15 Intercity's en 16 Sprinters.

Doordat de dienstregeling verandert, kun je elders in het net (buiten de Schipholspoortunnel) 2 extra treinen rijden tussen Rotterdam en Schiphol. Hiermee ontstaat er een uitbreiding van de vervoerscapaciteit per spoor van en naar de ZWASH-corridor. Het aanpassen van het netwerk werkt door in de tijdligging en treinen richting elders in Nederland. Er ontstaan minder goede overstap/verbindingen.

Beschrijving van het oplossend vermogen/ vervoersaanbod

Het verhogen van de frequentie draagt bij aan het verminderen van het knelpunt. Dit betekent het volgende voor reizigers en het vervoerssysteem:

- De (inter)nationale reiziger van/naar Amsterdam en de rest van Nederland:
    - Er zijn meer verbindingen naar de landsdelen en het buitenland. Door toepassing van 8/4-min ontstaat er een betere samenhang in de dienstregeling van het netwerk. Daardoor zijn overstappen naar de landsdelen (en het buitenland) beter gefaciliteerd. Dit betekent kortere overstaptijden, meer betrouwbaarheid en minder reistijd van deur-tot-deur, in het bijzonder buiten de spits.
- De reiziger van/naar Schiphol:
    - Voor de reiziger zijn er meer treinen rijden in de Schipholspoortunnel. Een hogere frequentie betekent een kortere reistijd (minder overstap- en wachttijd). Hierdoor neemt de

drukte per trein af en heeft de reiziger meer keuze voor de te maken reizen. Hierdoor is het minder druk op de perrons (hogere veiligheid) en in de treinen (grotere zitplaatskans).

- De reiziger op/langs de corridor:
    - Er zijn meer treinen op de corridor waardoor er meer keuze is voor reizigers vanuit Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam. Dit verhoogt de zitplaatskans en het comfort in de treinen op de corridor.
- Het vervoerssysteem:
    - Het huidige systeem waarin regionale en (inter)nationale reizigers gebruik maken van hetzelfde (spoor)systeem blijft hiermee in stand. Voor het systeem betekent dit dat reizigers in de Schipholspoortunnel zich beter verdelen over de verschillende treinen. De drukte per trein neemt af en het aantal uitstappers (en instappers) per trein neemt af waardoor de knelpunten op de perrons naar verwachting afnemen. Hiermee vermindert het transferknelpunt.

Bijbehorend OV-netwerk
Voor trein, bus en metro zijn hieronder het bijbehorende netwerk en eventuele randvoorwaarden toegelicht.

Trein
Voor het spoornetwerk wordt gebruik gemaakt van 'trein-netwerkalternatief' T1, zie bijlage 3. Het treinnetwerk T1 is gemaakt om de restcapaciteit van de Schipholspoortunnel maximaal te benutten. Door het investeren in wissels en keersporen kan een andere dienstregelingsstructuur van/naar Schiphol en Amsterdam (8/4min) worden toegepast.

Om 6 extra treinen in de Schipholspoortunnel te kunnen laten rijden dient de dienstregeling van/naar Schiphol te worden aangepast van een 6Basis (elke 10 minuten een trein) naar een 8-4min (gemiddeld elke 7,5 minuut een trein) dienstregeling. Dit werkt door in tijdligging en treinen richting elders in Nederland.

Tegenover de baten van extra vervoersaanbod in het projectgebied staat dat er minder goede aansluitingen ontstaan voor de lange doorgaande verbindingen, zijnde:

- Utrecht – Den Bosch – Tilburg – Breda;
- Utrecht – Arnhem;
- Amsterdam – Schiphol – Haarlem-Leiden.

Door de beperkte capaciteit van de Schipholspoortunnel is het niet mogelijk deze te mitigeren met extra treinen. We spreken dan ook van een regionaal aangepast maakbaar 8/4 netwerk met consequenties voor landelijke dienstregeling buiten het projectgebied.

Bus
Het busnetwerk is gelijk aan het nulalternatief. De huidige bus infrastructuur wordt al tot het maximale gebruikt in het nulalternatief. Er wordt in 2040 48x per uur per rijrichting door de Abdijtunnel gereden. Hiermee zijn de grenzen bereikt en is geen verdere intensivering mogelijk.

Metro
Het metronetwerk is gelijk aan het nulalternatief. Er is geen verlengde Noord/Zuidlijn in dit alternatief.

Wegen
Het wegnetwerk is gelijk aan het nulalternatief.

Benutten restcapaciteit bestaande Schipholspoortunnel draagt beperkt bij aan doelbereik
Het beter benutten alternatief waarin de restcapaciteit van de Schiphol tunnel volledig is benut draagt slechts beperkt bij in het verbeteren van de bereikbaarheid, zie ook rapportage bereikbaarheid. Het alternatief geeft onvoldoende verlichting voor belangrijke indicatoren als onderbouwing van de bereikbaarheidsdoelstellingen.

De belangrijkste differentiërende indicatoren zijn hierin het bieden van voldoende capaciteit in de spoortunnel en het verlichten van de transferdruk op treinstation Schiphol Airport. Voor de capaciteit is met name het bieden van voldoende voertuigcapaciteit op de corridor vanuit Schiphol naar Utrecht onvoldoende, dit blijft een knelpunt. Daarnaast is ook voor de corridor Schiphol – Rotterdam, via de HSL onvoldoende voertuigcapaciteit beschikbaar in het beter benutten alternatief. Verder is er weinig extra ruimte voor internationale treinen.

Het beter benutten alternatief vergroot de transferdruk ten opzichte van het nulalternatief. Er is vaker crowd management nodig en ook het aantal perronafsluitingen op Schiphol neemt toe. Voor zowel inzet van crowd management als perronafsluitingen wordt de maximale inzet eerder bereikt. Hiermee blijkt dat het beter benutten alternatief onvoldoende oplossend vermogen heeft voor het capaciteitsknelpunt in de Schipholspoortunnel en zelfs de transferdruk vergroot en hiermee onvoldoende bijdraagt aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Voor een uitgebreide toelichting zie rapportage bereikbaarheid.

Maatregelen zonder infrastructuuringrepen

Maatregelen voor het spreiden van reizigers over de dag
Inzichtelijk is gemaakt wat voor maatregelen er mogelijk zijn zonder infrastructuuringrepen die bijdragen aan het oplossen van de problematiek door een reductie van het aantal reizigers via de Schipholspoortunnel en op transfers.
Het betreft maatregelen om reizigers in het OV zoveel mogelijk te spreiden over de dag, zoals werkgeversaanpak, onderwijsaanpak, tarifering, stimuleren fietsgebruik/ actieve mobiliteit en spitsfrequentie in daluren (zie onderstaande tabel voor een overzicht van mogelijke beleidsmaatregelen die hieraan bijdragen).

De laatste jaren is op dit gebied al veel gedaan binnen het openbaar vervoer en de verwachting is dat extra maatregelen hier bovenop weinig aan de problemen van de Schipholspoortunnel kunnen doen. Bovendien is de situatie van station Schiphol bijzonder. De groep luchtreizigers en de groep werknemers die die ook ’s avonds en ’s nachts van het station gebruik maken, zorgen er voor dat het gebruik over de dag heen hoog is en er geen sprake is van een duidelijke ochtend- en avondspits. Omdat de luchtvaartpieken buiten de spitspieken liggen, is de druk op het station vrij gelijk verdeeld tussen 06:30 en 22:00. Verdere spreiding over de dag is vanwege de nachturen niet realistisch. Bovendien is verdere spreiding vanuit luchtvaartperspectief niet haalbaar.

Deze maatregelen worden niet meegenomen als los projectalternatief, omdat deze maatregelen op zichzelf onvoldoende oplossend vermogen hebben en/ of in de praktijk nu al worden toegepast, waardoor het te verwachten effect beperkt is.

Tabel 10 Potentiële beleidsmaatregelen zonder infrastructuur ingrepen

Maatregel	Omschrijving	Doelbereik
Werkgeversaanpak	• Stimuleren om minder te reizen en te reizen buiten de spits door thuiswerken en flexibele werkdagen- en tijden. • Stimuleren fiets en deelgebruik auto • Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer in plaats van de auto (trekt meer reizigers naar OV).	• De werkgeversaanpak bestaat al, bijvoorbeeld via Breikers/ Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) waarbij er ook gebiedsprogramma's zijn die o.a. specifiek zijn gericht op Schiphol, Zuidas en Amsterdam Zuidoost. • Daarnaast zijn veel werknemers van Schiphol gebonden aan werktijden van Schiphol, waaronder een groot deel 'shift werkers' die niet reizen tijdens de piekperiodes. Medewerkers met vaste tijden die reizen tijdens de spits zijn naar verhouding laag (ca. 2500 van 35.000-65.000 mensen die op Schiphol werken). • Spreiden Schipholwaves (luchtpassagiers): relatief kleine groep die maar beperkt bijdraagt aan het knelpunt in Schipholspoortunnel (andere tijden) en ook al sterk verspreid zijn over de dag. De waves hangen samen met diverse internationale bestemmingen. Verdere spreiding zal lastig zijn en naar verwachting weinig impact hebben. • Onderzocht dient te worden wat er nog extra van de werkgeversaanpak verwacht mag worden. Zit voor een deel al besloten in de gevoeligheidsanalyse die we voor het nulalternatief uitvoeren (bv vraaguitval door werken/ leren op afstand).
Onderwijsaanpak	Het betreft o.a. digitalisering onderwijs/ "leren op afstand", spreiding van openingsuren van het onderwijs, mogelijk in combinatie met OV-tarieven.	Zit voor een deel al besloten in de gevoeligheidsanalyse die we voor het nulalternatief uitvoeren (bv vraaguitval door werken/ leren op afstand). Verwachting van Beter Benutten voor Beter Onderwijs hierin meenemen.
Tarifering	Variëren met prijzen over de dag (bijvoorbeeld verhoogd spitstarief) of voor specifieke doelgroepen (geen gratis OV voor studenten in de hyperspits)	Onderzocht dient te worden welk aandeel van de reizigers daadwerkelijk op een ander moment kan reizen. Aanpassing Studentenkaart OV geen beleidsuitgangspunt, zie maatregelen contrair aan beleid.
Stimuleren fietsgebruik/ actieve mobiliteit	Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren, zoals stimuleren van het fietsgebruik door belastingvoordelen voor aanschaf van een fiets of e-bike, campagnes, kilometervergoeding, etc.	De fiets speelt een cruciale rol in het functioneren van het gehele multimodale systeem. En heeft daarmee een belangrijk aandeel in het in beweging houden van de hele MRA. Fietsmaatregelen en het stimuleren van fietsgebruik bieden onvoldoende oplossend vermogen voor de gestelde problematiek; de bijdrage aan het oplossen van de Schipholspoortunnelproblematiek en transferknelpunten is beperkt. Fietsmaatregelen worden nader onderzocht in het multimodaal toekomstbeeld.
Spitsfrequentie in daluren	De spitsfrequentie van bussen doorzetten in de daluren, om mensen stimuleren buiten de spits te reizen.	Dit hangt samen met het stimuleren van reizigers om buiten de spits te gaan reizen, zie werkgeversaanpak.

Maatregelen contrair aan beleid
Maatregelen die het aantal reizigers in de Schipholspoortunnel kunnen reduceren, maar contrair zijn aan het beleid (zoals stimuleren autogebruik), zijn niet meegenomen. Naast dat maatregelen om mensen vanuit het OV in de auto te krijgen niet passen binnen de beleidskaders van de verschillende overheden, zullen ontlastende maatregelen voor het OV-systeem zorgen voor een grotere druk op het wegsysteem. Ook het wegensysteem in deze corridor zit volledig vol, waardoor de problematiek op de wegen (en de daaraan gekoppelde voertuigverliesuren) zal stijgen en dit een groot negatief effect zal zijn.

Aanpassing van de Studentenkaart OV geen beleidsuitgangspunt
Vanuit het Ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschap is aanpassing van de Studentenkaart OV geen beleidsuitgangspunt. Het doel van de SOV-kaart is om reis- en reiskostenbarrières voor studenten te slechten, zodat iedere student zijn of haar gewenste studie kan volgen en de mogelijkheid heeft om stages e.d. te kunnen lopen in andere steden dan de woon- of studeerplaats. Daarbij is het uitgangspunt dat iedere student dezelfde kansen moet krijgen om te studeren. Studenten OV kaart is direct gekoppeld aan het recht op studiefinanciering/basisbeurs. Samen vormen ze de waarborg om de beleidsdoelstelling van gelijke kansen voor onderwijs te realiseren. Het verbieden van het gebruik van de SOV-kaart in de spits of daarvoor een toeslag vragen is strijdig met het gelijkheidsprincipe dat OCeW hanteert. Dit heeft immers tot gevolg dat verder weg wonende studenten niet tijdig op hun colleges of stage aanwezig kunnen zijn, c.q. daar meer voor moeten betalen. Dit tast de onderwijsvrijheid aan, want zal er toe leiden dat een aantal studenten noodgedwongen zal kiezen voor een studie dichter bij huis, terwijl ze ergens anders misschien wel een betere opleiding kunnen volgen. Studenten met meer financiële mogelijkheden zullen wellicht wel blijven reizen, wat de ongelijkheid vergroot. Een ander argument dat OCeW hanteert is dat beperkingen van de SOV-reismogelijkheden de druk op de woningmarkt in studentensteden zal vergroten. Ook zal aanpassingen van de SOV-kaart tot verzwaring van de administratieve lasten leiden; immers er is dan meer individueel maatwerk nodig. Daarnaast zal ook het aanbod aangepast worden. Als studenten minder de bus pakken in steden waar het OV voor een groot deel afhankelijk is van reizende studenten, zullen er buslijnen overbodig worden, hetgeen tot verlies aan reistijdbaten voor andere gebruiksgroepen zal leiden.

Maatregelen die gebruik OV stimuleren
In de afspraken die nu gemaakt worden met werkgevers en decentrale overheden, wordt juist gekeken naar maatregelen die meer reizigers naar het openbaar vervoer trekken zoals autoluw beleid en parkeerbeleid. Deze maatregelen zorgen in potentie juist voor een toename van het OV-verplaatsingen en daarmee een vergroting van de problematiek.

Crowd-management
Crowd-management richt zich op het in veilige banen leiden van stromen van reizigers. Voor het openbaar vervoer gaat het onder andere om mensenstromen op perrons en trappen in goede banen leiden. Dit kan bijvoorbeeld het inzetten van personeel of hulpmiddelen. Crowd-management wordt daarom gezien als een niet-inframaatregel.

Zoals uit de probleembeschrijving blijkt kunnen perrons op de MKS en station Amsterdam Zuid dermate druk worden, dat perrons soms tijdelijk afgesloten worden voor (vertrekkende) reizigers. Dit is een vorm van crowd-management. Het is de verwachting dat zonder aanvullende maatregelen, crowd-management vaker toegepast moet worden, met alle hinderlijke gevolgen voor reizigers. Crowd-management is daarmee onderdeel van het referentie/nulalternatief. De projectalternatieven zijn er op gericht situaties waarbij ingrijpende vormen van crowd-management moeten worden toegepast, te voorkomen. Het kan echter blijken dat bij sommige alternatieven crowd-management sporadisch toch nodig is als blijkt dat perrons te druk worden. Crowd-management kan zodoende ook onderdeel zijn van projectalternatieven. Op basis van onder andere resultaten van de transferanalyse wordt bepaald in welke mate nog crowd control maatregelen nodig zijn in vergelijking met het nulalternatief.

Fietsmaatregelen

In de beoordeling van maatregelen is aangegeven dat specifieke fietsmaatregelen als zelfstandig alternatief niet voldoen als oplossingsrichting voor de Schipholproblematiek. De commissie NGF heeft echter specifiek gevraagd om een nadere toelichting op dit punt.

Fietsmaatregelen als aanvullende maatregelen op noodzakelijke OV-investeringen en -ingrepen

Wij zien fietsmaatregelen als aanvullende maatregelen op de noodzakelijke OV-investeringen en -ingrepen. We willen uitgaan van een multimodale benadering van bereikbaarheid, waarbij ook wordt onderzocht welke maatregelen voor fiets kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid in dit deel van de Amsterdamse regio. Als gevolg van de plannen voor woningbouw is het logisch te veronderstellen dat dit gepaard zal gaan met een toename in de mobiliteitsbehoefte. Gezien de keuze om de woningbouw zo veel mogelijk binnenstedelijk te realiseren ligt het daarom voor de hand dat OV én fiets dé middelen zijn om aan die mobiliteitsbehoefte te kunnen voldoen. Er is daarom sprake van een goede aansluiting op bestaand beleid. De rol van de fiets (in alle vormen) als oplossing is hieronder nader toegelicht.

Rol van de fiets in de MRA

Fietsen (en lopen) maken in de afgelopen jaren een steeds groter onderdeel uit van de modal split binnen de MRA.[6] Een aantal ontwikkelingen speelt hier naar verwachting een rol in: meer mensen zijn in de steden gaan wonen waar veel mensen lopen en fietsen door de korte afstanden en nabijheid van werk en voorzieningen, binnensteden worden steeds autoluwer. Met de opkomst van de e-fiets[7] is ook de gemiddelde verplaatsingsafstand per fiets in de afgelopen jaren toegenomen. Waar de fiets nu met name voor binnenstedelijke verplaatsingen wordt gebruikt, zal de fiets naar verwachting met polycentrische verstedelijking en een verdere groei van het e-bike gebruik ook een steeds grotere rol op regionale verbindingen gaan innemen. De fiets is goed inzetbaar voor woon-werkverkeer met afstanden tot zo'n 7,5 km en met e-bikes circa 15 km. Hierop wordt met de werkgeversaanpak door Schiphol en daar gevestigde bedrijven, Hoofddorp en Zuidas al fors ingezet. Ook wordt de fiets vaak gebruikt voor de voor- en natransport van een OV-reis. Investeringen in de fietsinfrastructuur dragen hieraan bij. Het versterken van het fietsnetwerk door onder andere het verbeteren van regionale fietsroutes in het uitgebreide metropolitaan fietsnetwerk, fietsinvesteringen in first and last mile (ketenreis) door middel van feeders en het versterken van fietsparkeervoorzieningen bij knopen/hubs dragen naar verwachting bij aan het versterken van de bereikbaarheid van zowel economische toplocaties als versnellingslocaties voor woningbouw en het functioneren van het Daily Urban System en is daarom onderdeel van multimodale netwerkstrategie in de MRA.[8]

Fietsmaatregelen dragen onvoldoende bij aan de hoofddoelstellingen

Fietsmaatregelen bieden als op zichzelf staande maatregel onvoldoende oplossend vermogen voor de gestelde problematiek; de bijdrage aan het oplossen van de Schipholspoortunnelproblematiek en transferknelpunten is beperkt. Daarnaast is het geen oplossing voor langere reisafstanden en/of verplaatsingen die niet mogelijk zijn per fiets (onder andere reizigers met koffers en reizigers naar Noord-Holland), waar de Airport Sprinter die rol vervult als schakel tussen Hoofdorp, Schiphol en Amsterdam.
Het versterken van het fietsnetwerk is wél belangrijk onderdeel van de multimodale netwerkstrategie in de MRA en van het bevorderen van de ketenmobiliteit van en naar de OV-knooppunten.

[6] Daily Urban System Metropoolregio Amsterdam, SBAB, Goudappel Coffeng, december 2018
[7] Goudappel Coffeng, 2018
[8] Multimodale netwerkstrategie MRA, analyses en richtinggevende keuzes, SBAB, 5 november 2020.

Bijlage 3 Nationaal spoornetwerk MKBA ZWASH

Centraal staat de Schipholspoortunnelproblematiek en de samenhangende ***capaciteitsknelpunten voor het nationale spoor***. Het betreft hier een combinatie van een verwacht tekort aan infrastructurele capaciteit (beschikbare aantallen treinpaden) en beperkingen in het aantal mogelijk te faciliteren verplaatsingen per spoor, rekening houdend met de capaciteit van de voertuigen.

Concreet betekent dit voor reizigers:

- Lange(re) reistijden van en naar Amsterdam en Schiphol;
- Onvoldoende internationale treinen voor efficiënte bereikbaarheid in Europa;
- Onbetrouwbaarheid van de dienstregeling in de rest van Nederland;
- Onvoldoende treinen in de rest van Nederland om de ambities uit het Toekomstbeeld OV te realiseren.

1. Samenhang met het nationaal spoornetwerk

Om de toekomstige vervoervraag het hoofd te kunnen bieden, is het nodig om in Nederland, conform Toekomstbeeld OV, een doorgroei mogelijk te maken van hoogfrequent spoorvervoer (PHS 6-basis, met elke 10 minuten een trein) naar een landelijk model met meer Intercity's op de hoogfrequente stedenring. Dit maakt het mogelijk om meer treinen spoorboekloos te kunnen rijden op de zes hoofdspoorcorridors van Nederland en tegelijk, betere aansluitingen en verbindingen te maken in het net.[9]

De Schipholspoortunnel speelt als flessenhals met een centrale ligging in het nationale netwerk hierin een belangrijke rol. In de Ontwikkelagenda TBOV is het uitbreiden van de capaciteit tussen Schiphol en Amsterdam als cruciale ingreep benoemd. Door het aanpakken van dit spoorinfarct is het mogelijk om een uitgebreider landelijk spoornetwerk te realiseren. Ten behoeve van de MKBA ZWASH is een 8-4min netwerk ontwikkeld waarin alleen de frequentieverhogingen met een directe relatie met het projectgebied (Amsterdam – Schiphol) zijn opgenomen. Frequentieverhogingen zonder relatie met het projectgebied zijn hiervoor uit het landelijke 8/4 model gehaald.

2. Opbouw: verschillende nationale spoornetwerken bij verschillende varianten

Deze bijlage gaat achtereenvolgens in op:

Huidige situatie	Dienstregeling 2021
Nulalternatief	Referentie 2040: 6-Basis (2021)
Projectalternatieven	Regionaal aangepast maakbaar 8-4 netwerk → 8-4 (min)
- Treinnetwerk T1	8-4 (min) netwerk met consequenties voor landelijke dienstregeling buiten het projectgebied
- Treinnetwerk T2	8-4 (min) netwerk zonder consequenties voor landelijke dienstregeling buiten het projectgebied
- Treinnetwerk T3	8-4 (min) netwerk zonder consequenties voor landelijke dienstregeling buiten het projectgebied
Buiten scope	Volledig nationaal netwerk conform Toekomstbeeld OV

[9] 6-Basis gaat uit van iedere 10 minuten een trein (zowel IC's als Sprinters), dit geeft een 6/6 structuur. In 8/4 wordt uitgegaan van iedere 15 minuten een trein in 3 categorieën, hierdoor ontstaat een 4/4/4, 8/4 of 8/8 verdeling. Dit zorgt voor betere aansluitingen tussen trajecten en betere capaciteitsbenutting van het netwerk. Hierdoor is de maximale capaciteit van het nationale spoornetwerk hoger dan in een 6/6 structuur.

De toedeling van de spoornetwerken naar de MKBA-projectalternatieven en beter benutten is hierbij als volgt:

- Beter Benutten : Treinnetwerk 1 (T1)
- PA1: Bus Rapid Transit : Treinnetwerk 3 (T3)
- PA2: Spoor, nieuwe tunnel : Treinnetwerk 2 (T2)
- PA3: Metro, doortrekken Noord/Zuidlijn : Treinnetwerk 3 (T3)

3. Huidige situatie (dienstregeling 2021)

In de huidige situatie wordt, gegeven de beperkingen van de tunnel en het huidige nationale spoornetwerk, de capaciteit van de Schipholspoortunnel reeds maximaal benut.

- 2(-3) Internationale treinen — Thalys, IC Brussel (en 4x/dag Eurostar)
- 14 Intercity's — 4x Den Haag – Leiden – Schiphol – Almere – Lelystad – …
  4x Schiphol – Utrecht – …
  4x Rotterdam – Schiphol – Amsterdam Centraal (HSL)
  2x Amersfoort – Schiphol
- 10 Sprinters — 6x op de Westtak van/naar Amsterdam Sloterdijk
  2x Hoofddorp – Schiphol – Zuid – Almere
  4x op de Zuidtak van/naar Weesp

Met het huidige nationale spoornetwerk wordt alleen op de Noord-Zuid corridor (tussen Amsterdam-Utrecht-Den Bosch en Eindhoven) gereden middels de 6-Basis diensteregeling waarin er elke 10 minuten een trein rijdt. Het Programma Hoog Frequent Spoor (PHS) is opgesteld om dit te verbeteren en uit te breiden naar de andere nationale hoofdcorridors.

4. Nulalternatief referentie 2040: 6-Basis (2021)

Vanaf 2030 is het mogelijk om het 6Basis (2021) te rijden in Nederland. Hiermee is het mogelijk om naast richting Zuid-Nederland (Amsterdam-Utrecht-Den Bosch-Eindhoven) ook met een 6Basis netwerk (lees elke 10 minuten een trein) te rijden richting:

- Noord-Holland : Amsterdam CS, Zaandam, Alkmaar
- Oost-Nederland : Schiphol, Utrecht, Arnhem, Nijmegen
- Zuidwest Holland : Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, Leiden, Schiphol
- Flevoland : Rotterdam, Schiphol, Amersfoort, Almere (SAAL corridor)

Uitgangspunt in het nulalternatief is het spoornetwerk conform het 6Basis[10] (2021). Dit netwerk komt overeen met het netwerk zoals in het Landelijk OV-Toekomstbeeld en de Integrale Mobiliteitsanalyse wordt gebruikt en is de basis voor LMS en NRM 2021. Hierin zit de invoering van ERTMS op de Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad corridor en de laatste bestuurlijke afspraken voor lijnvoeringen op deze corridor. Voor dit netwerk hoeven geen additionele investeringen te worden gepleegd, anders dan al in de lopende IenW-begroting zijn vastgelegd en bestuurlijk afgesproken.

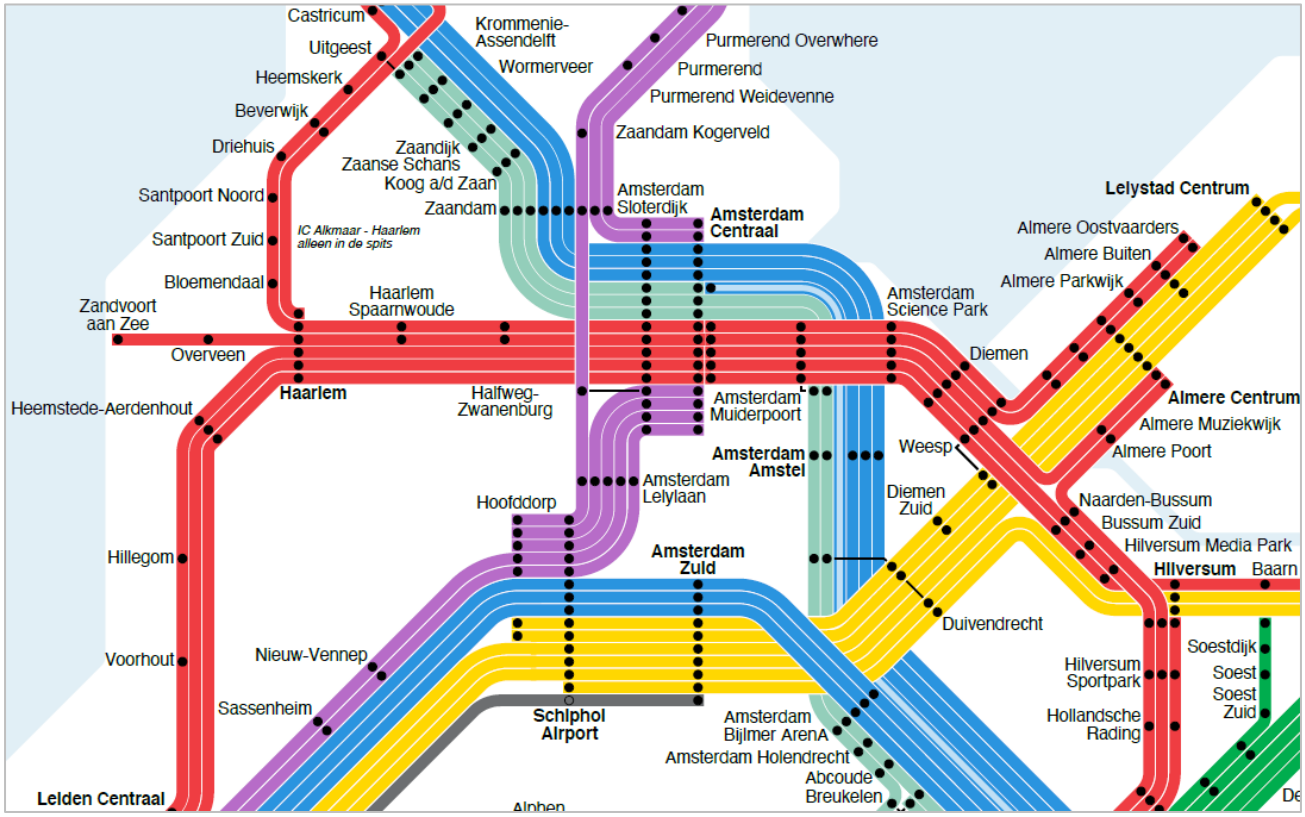
In de Schipholspoortunnel wordt de beschikbare capaciteit van 30 treinen/uur/richting in het nulalternatief voor 2040 als volgt gebruikt:

- 4 Internationale treinen — Thalys, Eurostar, IC Brussel, IC Berlijn
- 12 Intercity's — 6x … – Utrecht – Schiphol – Leiden – …
  2x Amersfoort – Schiphol – Rotterdam (HSL)
  1x Amersfoort – Schiphol
  3x … – Almere – Schiphol – Rotterdam (HSL) – …
- 14 Sprinters — 10x op de Westtak van/naar Amsterdam Sloterdijk
  4x op de Zuidtak van/naar Almere

[10] 6Basis is de spoordienstregeling die is gebaseerd op de volledige realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

In het nulalternatief nemen de sprinters op de Westtak van/ naar Amsterdam beslag op de tunnelcapaciteit. Hierdoor kan er voor het robuust oplossen van het probleem onvoldoende treincapaciteit worden geboden tussen Schiphol-Amsterdam Zuid naar Utrecht. Met 6 IC-verbindingen op dit traject kunnen de te verwachten aantallen passagiers namelijk onvoldoende worden meegenomen en levert het tevens problemen op met wachten en in- en uitstappen.

Figuur 9 Lijnvoering IMA 2021 op basis van TBOV 2030 6Basis (uitsnede regionaal studiegebied)



Bron: Uitgangspunten LMS/NRM, 2021

5. Projectalternatieven op basis van een 8-4 (min) netwerk

De dienstregeling in Nederland is binnen een vaste structuur opgebouwd om efficiënt gebruik van de infrastructuur en gebruiksgemak voor de reiziger (vaste tijden, korte overstappen en gelijke overstappen in iedere richting) te combineren. In deze structuur zijn keuzes mogelijk over de verdeling van capaciteit tussen de verschillende treinsoorten. Om treinen in de Schipholspoortunnel toe te voegen, kan dit binnen de bestaande, 6-basis structuur of in de aangepaste 8/4-structuur. Daarnaast speelt voor deze studie de maakbaarheid van het landelijk netwerk een rol.
Binnen 6 Basis kunnen in een maakbaar netwerk maximaal 32 treinen/uur/richting gebruik maken van de Schipholspoortunnel. Deze 2 extra treinen zijn onvoldoende om de grote opgave in de Schipholspoortunnel het hoofd te bieden. In de 8/4 structuur kunnen in een maakbaar landelijk netwerk 36 treinen/uur/richting gebruik maken van de Schiphol tunnel. Hiervoor is een aanpassing in dienstregeling in de brede Randstad nodig en ontstaan verschillen in tijdligging en interval.

Er zitten zowel verbeteringen als verslechteringen voor reizigers buiten het plangebied. Bijvoorbeeld:

- Amsterdam – Alkmaar: meer Intercity's, maar minder Sprinters;
- Utrecht – Den Bosch – Tilburg/Eindhoven: directe Intercity's Utrecht – Tilburg, maar minder directe Intercity's Utrecht – Eindhoven (4 i.p.v. 6);
- Vaker overstappen tussen Brabant en Den Haag, maar minder vaak overstappen tussen Brabant en Schiphol;
- Leiden – Den Haag: minder Sprinters, maar meer Intercity's.

Randvoorwaarden
Randvoorwaardelijk voor het mogelijk maken van trein-netwerkalternatief T1, T2 en T3 is dat voor de landelijke dienstregeling variant '8/4-min' wordt ingevoerd in plaats van '6-Basis'. Voor 8/4-min zijn buiten de projectmaatregelen geen additionele investeringen nodig ten opzichte van het nulalternatief 6-basis.

De voorgenomen investeringen "Robuuste Basis TBOV 2030", onderdelen zaten eerder in Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De realisatie hiervan loopt door tot omstreeks 2028 en de indienststelling is naar verwachting tussen 2027 en 2029. De maatregelen zijn randvoorwaardelijk voor zowel 6-Basis als 8/4-min.

6. Treinnetwerk T1 – benutten restcapaciteit Schipholspoortunnel

Gedachte achter het netwerk
Het treinnetwerk T1 is gemaakt om de restcapaciteit van de Schipholspoortunnel maximaal te benutten. Door het investeren in wissels en keersporen kan een andere dienstregelingsstructuur van/naar Schiphol en Amsterdam (8/4min) worden toegepast.

Schipholspoortunnel en regionaal vervoersaanbod
Door het omschakelen naar een regionaal 8-4 (min) netwerk is het mogelijk om ***6 extra treinen*** te laten rijden in de Schipholspoortunnel. Zijnde:

- 1 Internationale trein Schiphol, Brussel, Parijs
- 2 Intercity's Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid;
- 2 sprinters Schiphol, Hoofddorp, Purmerend

Daarmee worden er 36 treinen per uur per richting gereden door de Schipholspoortunnel. Van de 36 treinen zijn er 5 internationale treinen, 15 Intercity's en 16 Sprinters.

Kijkend vanuit Hoofddorp richting Schiphol rijden er in totaal 16 treinen per uur per richting: 8 Sprinters richting Amsterdam Centraal, 4 Sprinters richting Noord-Holland en 4 'sneltreinen' (meegeteld als sprinter) richting Amsterdam Zuid.

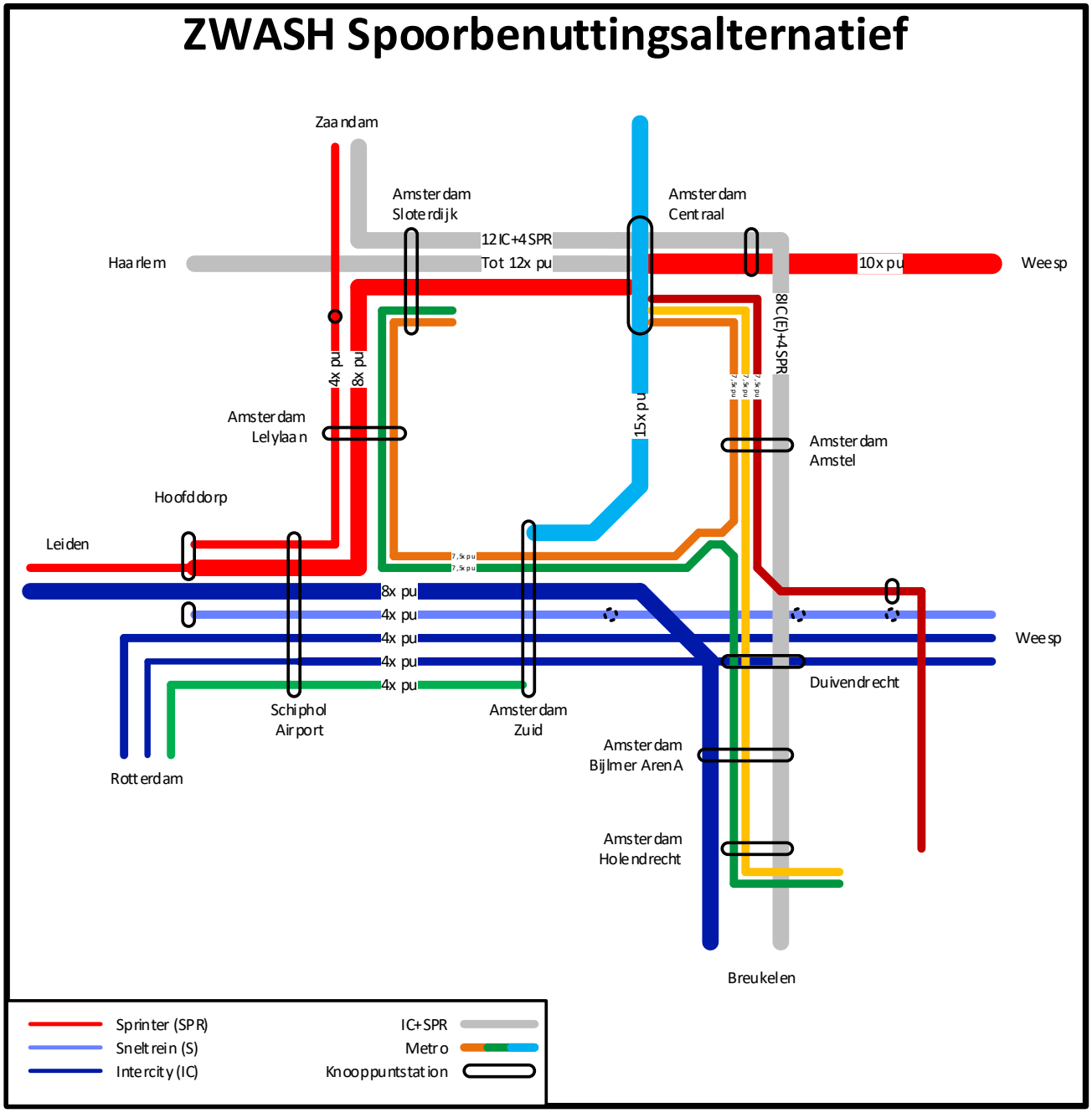
Doorwerking landelijk netwerk
Doordat de dienstregeling verandert, kun je elders in het net (buiten de Schipholspoortunnel) 2 extra treinen rijden tussen Rotterdam en Schiphol. Hiermee ontstaat er een uitbreiding van de vervoerscapaciteit per spoor van en naar de ZWASH-corridor. Het aanpassen van het netwerk werkt door in de lijnvoering en tijdligging van treinen richting elders in Nederland.

Door het grote aantal sprinters in dit netwerk en de beperkte capaciteit in de Schipholspoortunnel is het niet mogelijk om de TBOV-bouwstenen die afhankelijk zijn van extra capaciteit tussen Schiphol en Amsterdam te realiseren.

Randvoorwaarden
Randvoorwaardelijk voor het mogelijk maken van treinnetwerk T1 is:

- invoering landelijke dienstregeling variant '8/4-min' in plaats van '6-Basis'
- keervoorziening bij Purmerend Overwhere voor de extra treinen Hoofddorp-Schiphol-Purmerend

Figuur 10 Trein-netwerkalternatief T1 bij projectalternatief 1benutten restcapaciteit Schipholspoortunnel



Bron: ProRail 2021

7. Treinnetwerk T2 – projectalternatief 3 nieuwe spoortunnel

Gedachte achter het netwerk
Het treinnetwerk T2 is gemaakt om de situatie met een nieuwe extra spoortunnel te modelleren. Deze nieuwe spoortunnel zal dan worden gebruikt door (extra) Airport Sprinters (tussen Hoofddorp – Schiphol en de Westtak). Dit zorgt ervoor dat de huidige sprinters uit de huidige Schipholspoortunnel worden gehaald. De hiermee gecreëerde ruimte wordt opgevuld met Intercity en Internationale treindiensten.

Schipholspoortunnel en regionaal vervoersaanbod
Door het aanleggen van de nieuwe spoortunnel ontstaat er forse toename van de spoorse capaciteit. De sprinters 8x/uur tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal worden uitgebreid naar 10x/uur en vanuit Amsterdam Centraal doorgetrokken naar Weesp. Tevens ontstaat er in combinatie met het 8-4(min) netwerk om 16 extra treinen te laten rijden in de Schipholspoortunnel(s). Zijnde:

Uitbreiding in huidige Schipholspoortunnel:

- 2 Internationale treinen — Brussel, Parijs & Düsseldorf, Keulen
- 3 Intercity's — Schiphol, Utrecht, (Arnhem)
- 2 Intercity's — Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity — Rotterdam, Schiphol
- 2 sprinters — Hoofddorp, Schiphol, Purmerend
- -8 sprinters — Hoofddorp-Amsterdam Centraal (verplaatst naar nieuwe spoortunnel)

Uitbreiding nieuwe spoortunnel:

- 10 sprinters — Hoofddorp-Amsterdam Centraal (doorgetrokken naar Weesp)
- 4 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Alkmaar
-

Daarmee rijdt er door de Schipholspoortunnel(s) 46x per uur per richting een trein. Hiervan zijn er 6 internationale treinen, 22 Intercity's en 18 Sprinters.

Doorwerking landelijk netwerk
Door het vrijspelen van de sprinter-capaciteit in de Schipholspoortunnel (door verplaatsing naar de nieuwe tunnel) is het mogelijk om de verbeterde regionale vervoerscapaciteit samen te laten vallen met een goede verbinding in het landelijk netwerk. Er worden 10 extra doorgaande IC-verbindingen gerealiseerd: 4 richting Hoofdorp-Alkmaar en 6 richting Utrecht. Door de toevoeging van de extra doorgaande IC-verbindingen verbetert ook de bereikbaarheid in het landelijk spoorsysteem.

Door de toegevoegde spoorcapaciteit is het in dit netwerk mogelijk om de TBOV-bouwstenen die afhankelijk zijn van extra capaciteit tussen Amsterdam en Schiphol te realiseren.

Randvoorwaarden
Randvoorwaardelijk voor het mogelijk maken van treinnetwerk T2 is:

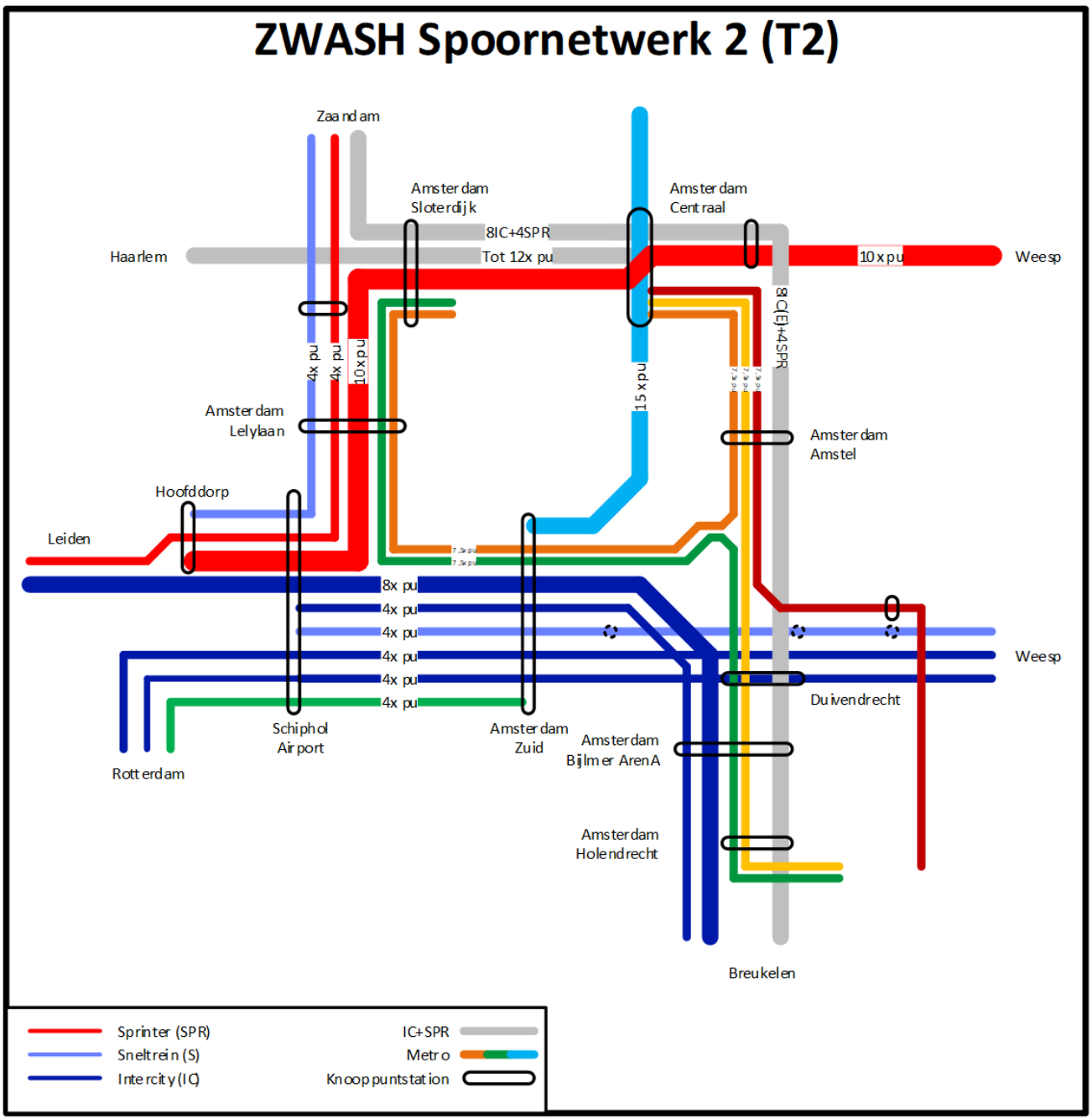
- invoering landelijke dienstregeling variant '8/4-min' in plaats van '6-Basis';
- keervoorziening bij Purmerend Overwhere voor de extra treinen Hoofddorp-Schiphol-Purmerend;
- aanpassing van de wissels rondom station Hoofddorp en een verlenging van het keerspoor op Driebergen-Zeist voor de extra treinen Hoofddorp-Schiphol-Utrecht;
- verder zijn de aanpassingen van de infrastructuur als onderdeel van de spoortunnel randvoorwaardelijk. Het betref hierbij de tunnel zelf, aansluitingen bij Riekerpolder-aansluiting en de verdere aanpassing van station Hoofddorp met extra IC-sporen.
-

Netwerkcapaciteit rond Schiphol

Het netwerk rondom Schiphol is hiermee conform “Werknetwerk TBOV2040” en de korte opvolgtijden Schipholspoortunnel conform TBOV2040 uitgangspunten. De capaciteit (20x/uur) in de nieuwe Schipholspoortunnel is groter dan het uitgangspunt van TBOV (16x/uur).

Lijnvoering trein-netwerkalternatief T2 in regionaal studiegebied

Figuur 11, trein-netwerkalternatief T2, nieuwe spoortunnel.



Bron: ProRail, 2021

8. Treinnetwerk T3 – projectalternatief 2 (BRT-systeem) en 4 (doortrekken NZL)

Gedachte achter het netwerk
Het treinnetwerk T3 is gemaakt om optimaal gebruik te maken van het spoornetwerk en de Schipholspoortunnel, indien deze niet langer gebruikt hoeft te worden voor de sprinterdiensten tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal. In projectalternatief 1 wordt deze verbinding overgenomen door een Bus-Rapid-Transport (BRT) systeem en in projectalternatief 3 door het doortrekken van de metro Noord/Zuidlijn. Dit zorgt ervoor dat de sprinters naar de Zuidtak uit de huidige Schipholspoortunnel worden gehaald. De hiermee gecreëerde ruimte wordt opgevuld met Intercity en Internationale treindiensten.

Schipholspoortunnel en regionaal vervoersaanbod
Door het uit de (trein)dienstregeling nemen van de sprinter Hoofdorp-Schiphol-Amsterdam CS is het in combinatie met het omschakelen naar een regionaal 8-4 (min) netwerk mogelijk om ***6 extra treinen*** te laten rijden in de Schipholspoortunnel en tevens ***8 regionale sprinters te vervangen door extra doorgaande intercity`s***. De 14 nieuwe treinen betreffen:

- 2 internationale treinen — Schiphol, Brussel, Parijs & Schiphol, Düsseldorf, Keulen
- 4 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Alkmaar
- 3 Intercity's — Hoofddorp, Schiphol, Utrecht, (Arnhem)
- 2 Intercity's — Leiden, Schiphol, Utrecht
- 1 Intercity — Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid
- 2 sprinters — Hoofddorp, Schiphol, Purmerend

Dit houdt in dat er 36 treinen per uur per richting rijden door de Schipholspoortunnel. Hiervan zijn er 22 Intercity's, 8 Sprinters (waarvan 4 'sneltreinen') en 6 internationale treinen.

Vanuit Hoofddorp richting Schiphol vertrekken er elk uur 12 treinen: 4 Intercity's en 4 Sprinters richting Noord-Holland, en 4 Intercity's naar Amsterdam Zuid.

Doorwerking landelijk netwerk
Door het vrijspelen van de sprinter-capaciteit in de Schipholspoortunnel (door BRT of doortrekken NZL) is het mogelijk om de verbeterde regionale vervoerscapaciteit samen te laten vallen met een goede verbinding in het landelijk netwerk. Er worden 8 extra doorgaande IC-verbindingen gerealiseerd: 4 richting Hoofdorp-Alkmaar en 4 richting Utrecht. Door de toevoeging van de extra doorgaande IC-verbindingen verbetert ook de bereikbaarheid in het landelijk spoorsysteem.

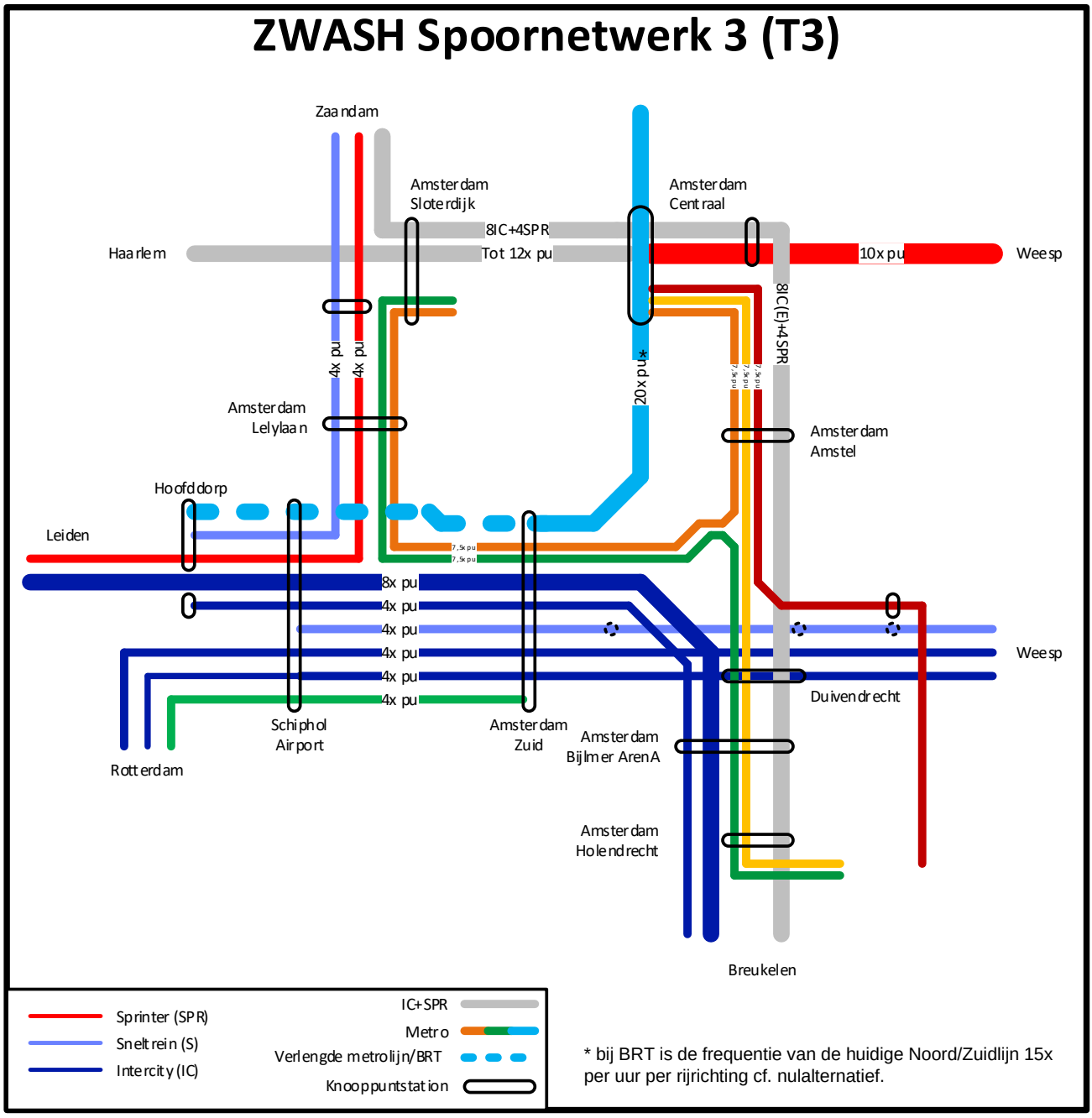
Door de toegevoegde spoorcapaciteit is het in dit netwerk mogelijk om de TBOV-bouwstenen die afhankelijk zijn van extra capaciteit tussen Amsterdam en Schiphol te realiseren.

Randvoorwaarden
Randvoorwaardelijk voor het mogelijk maken van treinnetwerk T3 is:

- invoering landelijke dienstregeling variant '8/4-min' in plaats van '6-Basis'
- keervoorziening bij Purmerend Overwhere voor de extra treinen Hoofddorp-Schiphol-Purmerend
- aanpassing van de wissels rondom station Hoofddorp en een verlenging van het keerspoor op Driebergen-Zeist voor de extra treinen Hoofddorp-Schiphol-Utrecht

Netwerkcapaciteit rondom Schiphol
Het netwerk rondom Schiphol is hiermee conform "Werknetwerk TBOV2040" en de korte opvolgtijden Schipholspoortunnel conform TBOV2040 uitgangspunten.

Figuur 12 Trein-netwerkalternatief T3 bij projectalternatieven 2 (BRT) en 4 (doortrekken Noord/Zuidlijn tot Schiphol/ Hoofddorp)



Bron: ProRail, 2021

9. Buiten scope: nationaal netwerk conform Toekomstbeeld OV

Voor een nationaal netwerk conform Toekomstbeeld OV zijn er meer maatregelen nodig. In de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV zijn de volgende maatregelen als “menu 0; een robuuste basis” genoemd:

1. Basis op orde: beheer, onderhoud en vervangen,
2. Doorgroei hoogfrequent spoorvervoer
3. Systeemkeuze spoornetwerk
4. Doortrekken Noord/Zuidlijn
5. Keuze goederenroutering Rotterdam met Noordoost-Europa
6. Knelpunten bus, tram en metro en knooppunten
7. Aanpak capaciteitsknelpunten en urgente perronverbredingen.

De basis op orde (1) is noodzakelijk om van de huidige situatie naar minimaal 6-Basis te komen. Deze maatregelen zitten dan ook in het nulalternatief van voorliggende studie.

Doorgroei hoogfrequent spoorvervoer (2) en systeemkeuzes spoornetwerk (3) vergen aanvullende investeringen om tot een landelijk netwerk conform toekomstbeeld OV te komen. Omdat deze investeringen niet zijn gedekt is in voorliggende studie gewerkt met een 8/4 min model, waarbij alleen de doorgroei en noodzakelijke maatregelen op de corridors met een relatie met het projectgebied zijn opgenomen.

Het doortrekken Noord/Zuidlijn (maatregel 4) is onderdeel van de scope van deze studie en is opgenomen als projectalternatief 4. Een mogelijk alternatief hiervoor vormen de projectalternatieven 1 (BRT) en projectalternatief 2 (nieuwe spoortunnel), waarmee op het landelijke net hetzelfde doel wordt bereikt.

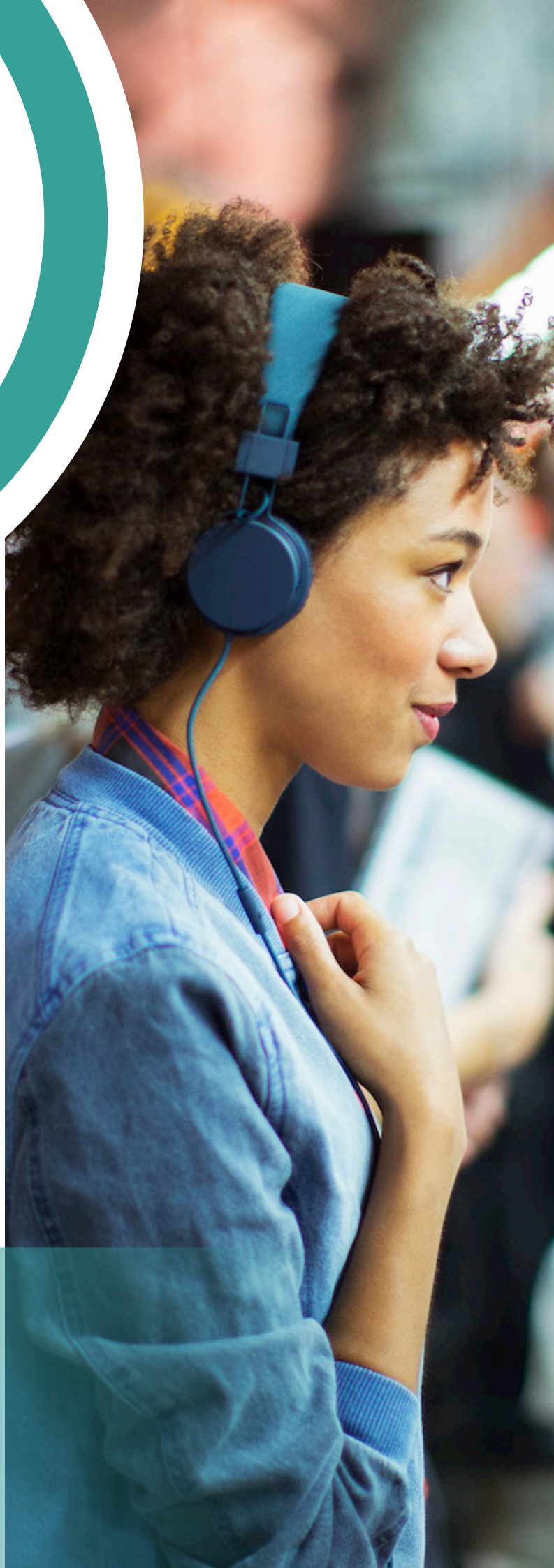
Voor een goede veilige en betrouwbare reis voor de reiziger van deur-tot-deur zijn het aanpakken van knelpunten bus, tram en metro (6) en capaciteitsknelpunten en urgente perronverbredingen nodig/wenselijk/nodig, maar niet randvoorwaardelijk voor een nationaal 8-4 netwerk.

Hiermee blijft als belangrijkste openstaande onderdeel de keuze voor de goederenroutering Rotterdam met Noordoost-Europa over. Hiervoor zijn 5 mogelijke routes in onderzoek voor het spoorgoederenvervoer (zoals bijvoorbeeld Noordtak Betuweroute). Dit is een ingrijpende maatregelen waarop op dit moment nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. De netwerken die zijn toegepast in voorliggende studie gaan er daarom vanuit dat deze ingreep nog niet is gerealiseerd.

Met het aanpakken van de Schipholspoortunnelproblematiek wordt een van de twee majeure knelpunten opgelost om te komen tot een volledig landelijk netwerk conform Toekomstbeeld OV waarin op alle landelijke corridors spoorboekloos rijden mogelijk wordt.

Bijlage 5

bij Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van 6 februari 2025



de volgende halte is de toekomst

de volgende halte is de toekomst

IB-1



Bijlage 5 bij de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen: Factsheets toetsing *voorlopige shortlist* op criterium 'Bijdrage ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties'

Leeswijzer

*Deze sheets bevatten hoofdzakelijk informatie uit het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5). Beoordelingsinformatie, welke met de toetsing op het criterium 'Bijdrage ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties' in zeef 1.2 is toegevoegd, is met **dikgedrukte groene tekst** weergegeven.*

ARCADIS anteagroup POSAD MAXWAN strategy × design TwynstraGudde

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Beoordelingskader

Criterium	Aspect
Doelbereik	Oplossen capaciteitsproblemen Schipholtunnel
	Verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid
	Verbeteren ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties
	Intensivering internationaal treinverkeer
	Knelpunt wordt niet verplaatst
	Uiterlijk 2040 gerealiseerd
Onoverkomelijke belemmeringen	Technische of juridische showstoppers
Investeringskosten	Indien de kosten van de maatregel fors hoger zijn dan het beoogd budget (bandbreedte + 50%) voor de meest waarschijnlijke oplossing, zijnde 3 miljard euro, scoort de maatregel negatief

PA1. Bus Rapid Transit (BRT)

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

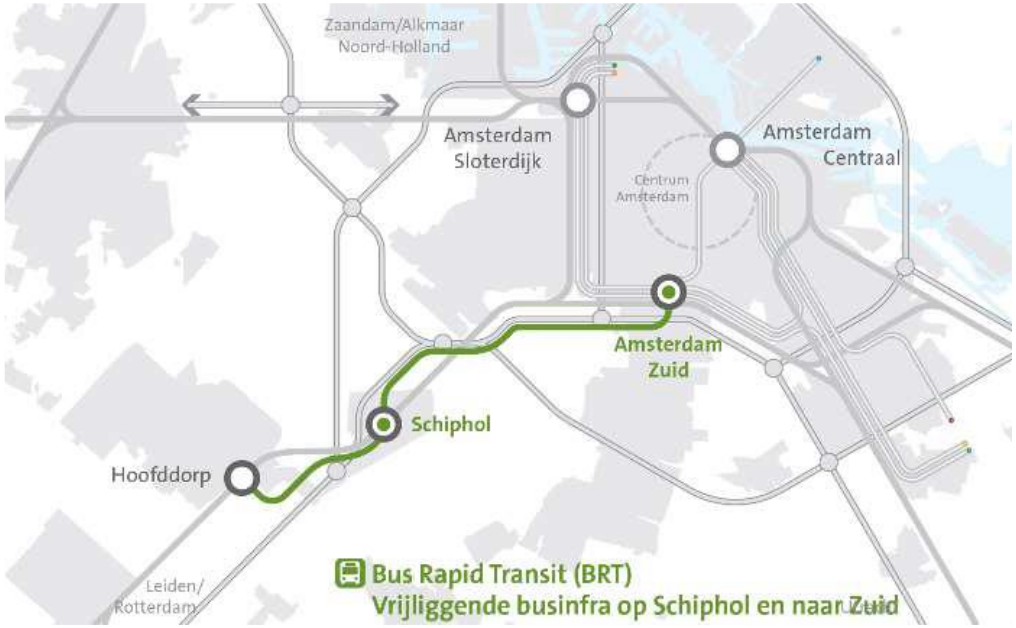
In dit projectalternatief wordt ingezet op Bus Rapid Transit (BRT) tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid om de toekomstige vervoersvraag af te wikkelen. De BRT halteert op Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid en stopt verder niet op andere haltes, waarbij er vrijliggende businfrastructuur wordt aangelegd tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Een goede implementatie van het BRT-systeem creëert ruimte in de Schipholspoortunnel en kan bijdragen aan oplossing van knelpunten.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties: PA1 verslechtert de ov-bereikbaarheid op drie locaties, blijft gelijk op drie locaties en verbetert op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verslechtert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.**
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof).
- Technisch aandachtspunt is de aanlanding van BRT op Amsterdam Zuid. Dit sluit niet aan bij andere ruimtelijke plannen (Zuidasdok) en dient nader onderzocht/uitgewerkt te worden.
- **Kosten:** 1.25-1.75 miljard euro.

Conclusie

Deze oplossingsrichting wordt niet kansrijk geacht op basis van de bijdrage aan de ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties.



Beoordeling	PA1
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

PA2. Nieuwe Schipholspoortunnel (hierna Airport Sprinter Plus genoemd)

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

Deze oplossingsrichting betreft een nieuwe treinverbinding voor (Airport) Sprinters, die station Hoofddorp verbindt met de westelijke tak van de Ringspoorbaan (‘Westtak’) via Schiphol Centrum met een lange extra tunnel.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Deze oplossing draagt (1) bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties: PA2 verbetert de ov-bereikbaarheid op twee locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op zes locaties gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.**
- **Showstoppers:** in beide tunnelvarianten bestaan er civieltechnische risico’s om een tunnel op 40m onder maaiveld aan te leggen onder de bestaande luchthaven (geen showstoppers).
- **Kosten:** (+/+) 25-50% t.o.v. het budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	PA2
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

PA3.1 Verlenging Noord/Zuidlijn tot Schiphol

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

PA3.1 betreft een nieuwe metroverbinding van Amsterdam Zuid via een grotendeels bovengronds tracé tot aan Schiphol via Schiphol Noordwest. Deze verbinding sluit aan op de bestaande Noord/Zuidlijn tussen Amsterdam Zuid en Amsterdam Noord.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Deze oplossing draagt (1) bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties: PA3.1 verbetert de ov-bereikbaarheid op vier locaties, blijft gelijk op twee locaties en verslecht op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.**
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof).
- **Kosten:** (-/-) 30% t.o.v. het budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	PA3.1
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

PA3.2 Verlenging Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

PA3.2 betreft een nieuwe metroverbinding van Amsterdam Zuid tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (tunnel). Deze verbinding sluit aan op de bestaande Noord/Zuidlijn tussen Amsterdam Zuid en Amsterdam Noord.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Deze oplossing draagt (1) bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (airport)sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties: PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de OV-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.**
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof).
- **Kosten:** 3 miljard euro (*gelijk aan budget)*

Conclusie

Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	PA3.2
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

PA3.3 Verlenging Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noord

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

PA3.3 betreft een nieuwe metroverbinding van Amsterdam Zuid tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (tunnel). Deze verbinding sluit aan op de bestaande Noord/Zuidlijn tussen Amsterdam Zuid en Amsterdam Noord.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Deze oplossing draagt (1) bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (airport)sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties: PA3.3 verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.**
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof).
- In ZWASH Fase 5 is geconstateerd dat de maakbaarheid van metrotracé van PA3.3 civieltechnisch risicovol is.
- **Kosten:** (+/+) 5% t.o.v. het budget.

Conclusie

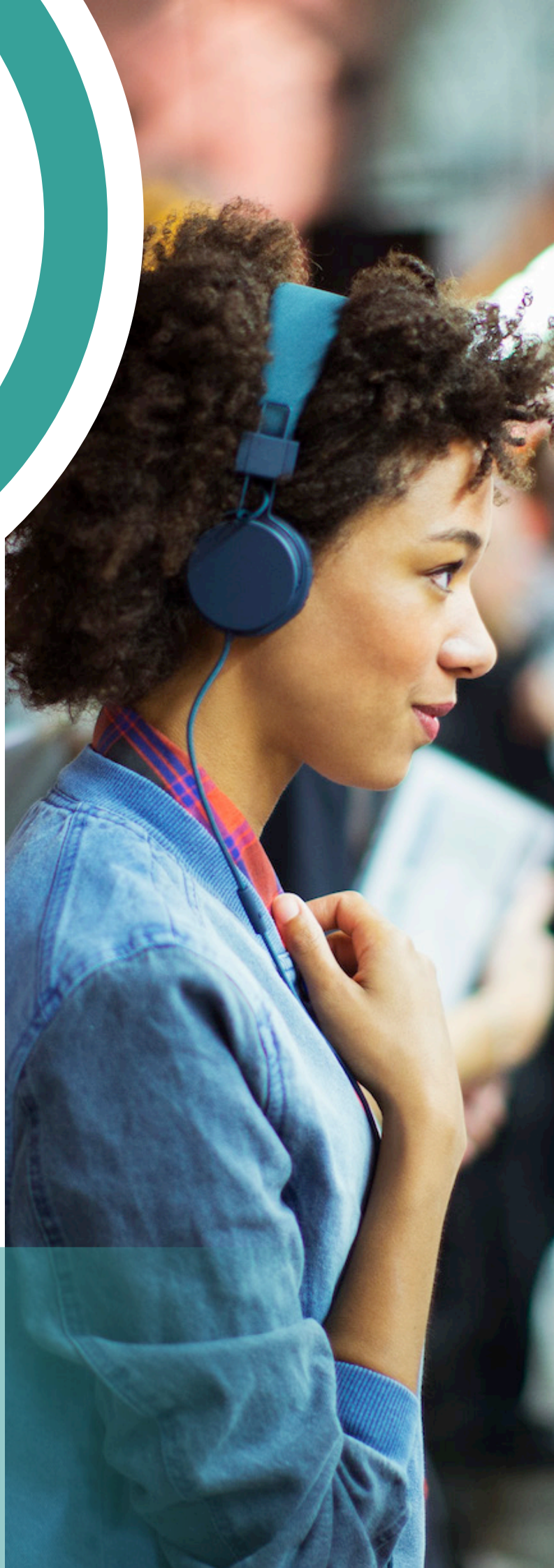
Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	PA3.3
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

Bijlage 6

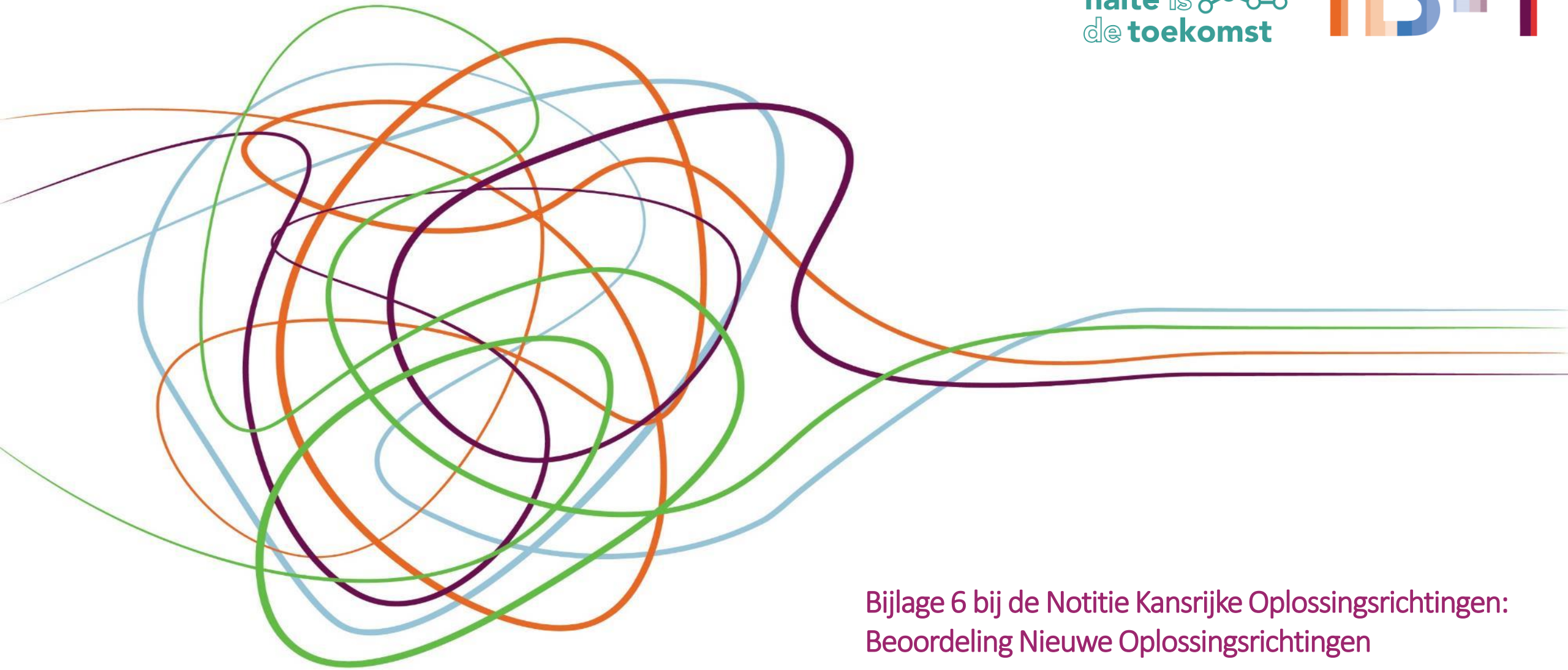
bij Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van 6 februari 2025



de volgende halte is de toekomst

de volgende halte is de toekomst

IB-1



Bijlage 6 bij de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen: Beoordeling Nieuwe Oplossingsrichtingen

ARCADIS

anteagroup

POSAD MAXWAN
strategy × design

TwynstraGudde

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Beoordelingskader

Criterium	Aspect
Doelbereik	Oplossen capaciteitsproblemen Schipholtunnel
	Verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid
	Verbeteren ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties
	Intensivering internationaal treinverkeer
	Knelpunt wordt niet verplaatst
	Uiterlijk 2040 gerealiseerd
Onoverkomelijke belemmeringen	Technische of juridische showstoppers
Investeringskosten	Indien de kosten van de maatregel fors hoger zijn dan het beoogd budget (bandbreedte + 50%) voor de meest waarschijnlijke oplossing, zijnde 3 miljard euro, scoort de maatregel negatief

NOA1. Alternatieve spoorverbinding Hoofddorp-Weesp

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

Het realiseren van een alternatief treintracé tussen station Hoofddorp en station Weesp (zonder station Schiphol).

Beoordeling

- **Doelbereik:** de oplossingsrichting biedt extra spoorcapaciteit, waardoor (een deel van) het bestaande spoor ontlast kan worden. Deze oplossingsrichting heeft in lijn met de beoordeling van oplossingsrichting A6 uit de longlist echter een beperkt doelbereik, want (1) deze oplossingsrichting lost het knelpunt in de Schipholspoortunnel niet op en (2) de druk op de transferfaciliteiten op Schiphol Airport en Amsterdam Zuid wordt niet opgelost en/of verplaatst.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOA1 verbetert de ov-bereikbaarheid op drie locaties, terwijl de OV-bereikbaarheid op vijf locaties gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Niet nader beschouwd.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd.

Beoordeling	NOA1
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

Conclusie

Deze oplossingsrichting draag niet bij aan doelbereik en wordt derhalve niet kansrijk geacht en niet verder meegenomen.

NOA2. Ombouwen infrastructuur van de Ringlijn (metrolijn 50) naar afmetingen van de NS

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

Het ombouwen van de infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50: Isolatorweg-Sloterdijk-De Vlugtlaan-Jan van Galenstraat-Postjesweg-Lelylaan-Heemstedestraat-Henk Sneevlietweg-Amstelveenseweg-Amsterdam Zuid) naar de afmetingen van de NS (gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven spoor en bovenleiding), waardoor het systeem in de toekomst kan uitgroeien tot een regio-/metropoolnet.

Beoordeling

- **Doelbereik:** de oplossingsrichting draagt niet bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel (aangezien (bestaande) lijnverbindingen niet wijzigen), waardoor deze oplossingsrichting de capaciteitsproblemen in de Schipholtunnel niet oplost, de intensivering van internationaal treinverkeer derhalve niet mogelijk is en de transferproblematiek op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid niet vermindert.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** Bij NOA2 blijft de ov-bereikbaarheid op alle locaties gelijk aan de referentiesituatie 2040.
- **Showstoppers:** Niet nader beschouwd.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd.

Conclusie

Deze oplossingsrichting draagt niet bij aan doelbereik en wordt derhalve niet kansrijk geacht en niet verder meegenomen.



Beoordeling	NOA2
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

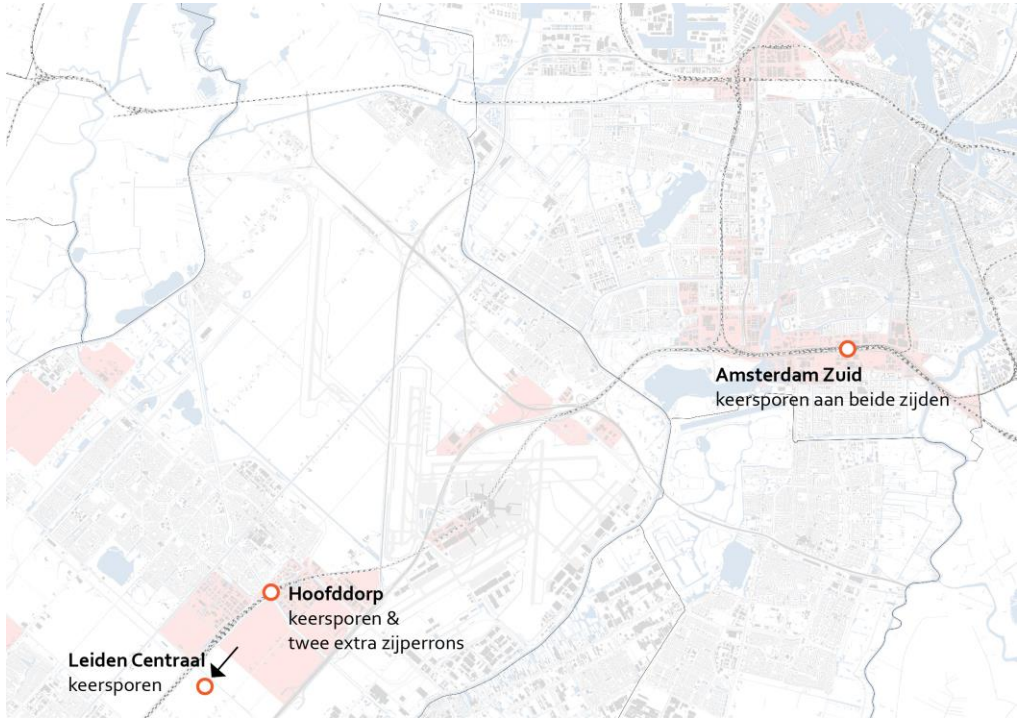
NOA3. Het – ongeacht de gekozen voorkeursvariant - realiseren van keermogelijkheden t.h.v. Leiden, Hoofddorp en Amsterdam Zuid

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

Het - *ongeacht de gekozen voorkeursvariant* - realiseren van extra keermogelijkheden op het spoor, zowel ten oosten als ten westen van Schiphol. Dit betreft het toevoegen van (1) extra wisselmogelijkheden bij de stations (1) Hoofddorp, (2) Leiden Centraal en (3) extra keersporen aan beide zijden van station Amsterdam Zuid. Aanvullend denkt indiener aan twee extra zijperrons bij Hoofddorp.



Beoordeling

- **Doelbereik:** Deze oplossing levert zelfstandig geen bijdrage aan de vier projectdoelen: de OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties verbetert niet, de transferproblematiek op Schiphol en op Amsterdam Zuid vermindert niet en dat geldt ook voor de capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel en de mogelijkheid om extra internationale treinen te rijden.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting draagt alleen ***in combinatie met de voorkeursvariant*** bij aan de ov-ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof).
- **Kosten:** Niet geraamd, de kosten van de oplossingsrichtingen vallen – afhankelijk van de voorkeursvariant – *naar verwachting* binnen de bandbreedte.

Conclusie

De oplossingsrichting wordt niet in de verkenning betrokken, maar is wel als suggestie aan NS en ProRail meegegeven.

Beoordeling	NOA3
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOA4. Inzetten van treinmaterieel met meer capaciteit

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

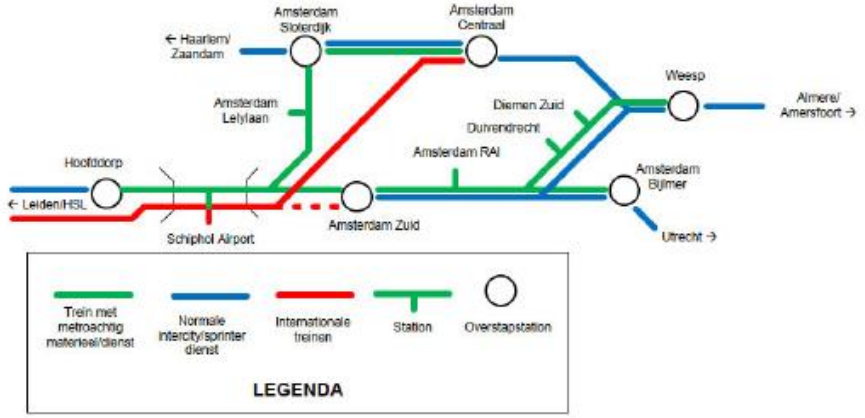
Het inzetten van (uniform) treinmaterieel met meer capaciteit (aantal reizigers per trein). In deze oplossingsrichting stoppen de huidige sprinters/intercity's in Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal, waarbij reizigers vanaf deze stations met treinen met meer capaciteit richting Schiphol reizen.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting draagt niet bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel en maakt derhalve de intensivering van internationaal treinverkeer niet mogelijk. De oplossingsrichting vermindert daarnaast de druk op de transferfaciliteiten van Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en station Hoofddorp niet, doordat er (1) een extra overstap bij de stations Amsterdam Zuid en Hoofddorp gecreëerd wordt en (2) er treinmateriaal met meer capaciteit de huidige Schipholspoortunnel en Schiphol Airport inrijdt. *In de rapportage Bereikbaarheid (ZWASH 5, dd. 24-11-2021) is reeds vastgesteld dat de infrastructuurcapaciteit van de perrons volledig benut is.*
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOA4 verslechtert de ov-bereikbaarheid op twee locaties, blijft gelijk op drie locaties en verbetert de ov-bereikbaarheid op drie locaties. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Niet nader beschouwd.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd.

Conclusie

Deze oplossingsrichting draagt niet bij aan doelbereik en wordt derhalve niet kansrijk geacht en niet verder meegenomen.



Figuur 1: Schematische weergave treindiensten Schiphol-Amsterdam Zuid.

Beoordeling	NOA4
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOA5. City Sprinter

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

NOA5 betreft een nieuwe treinverbinding voor City Sprinters, die station Hoofddorp verbindt met de westelijke tak van de Ringspoorbaan (‘Westtak’). Deze verbinding loopt via Schiphol Centrum en Schiphol Noordwest met een korte extra tunnel. De City Sprinter krijgt een aantal nieuwe stations in het plangebied.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting draagt bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen. Daardoor draagt de oplossing bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (2) Amsterdam Zuid. De intensivering van internationaal treinverkeer is tevens mogelijk.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOA5 verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de OV-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- **Kosten:** (+/+) 25-50% t.o.v. budget.
- **Conclusie**

Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOA5
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOB1. Station Badhoevedorp

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

Het realiseren van een ov-halte of station bij Badhoevedorp ter hoogte van het Corendon-hotel, ongeacht de modaliteitskeuze (BRT, trein of metro).

Beoordeling

- **Doelbereik:** Deze oplossing draagt ***in combinatie met een kansrijk alternatief*** bij aan de doelstellingen onder Doelbereik. De impact op de vervoerwaarde en de (extra) reistijd dienen nog inzichtelijk te worden gemaakt.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande trein- en metrovarianten - ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties (na)bij Badhoevedorp Zuid en Schiphol Noordwest ten opzichte van de referentiesituatie 2024.
- **Showstoppers**: Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg. Technische showstoppers, risico's en/of ontwerpuitgangspunten dienen nog inzichtelijk te worden gemaakt.
- **Kosten**: De investeringskosten van een station (bij) Badhoevedorp zijn afhankelijk van het type station:

(A) Treinstation in tunnel: (+/+) 5-15% t.o.v. budget

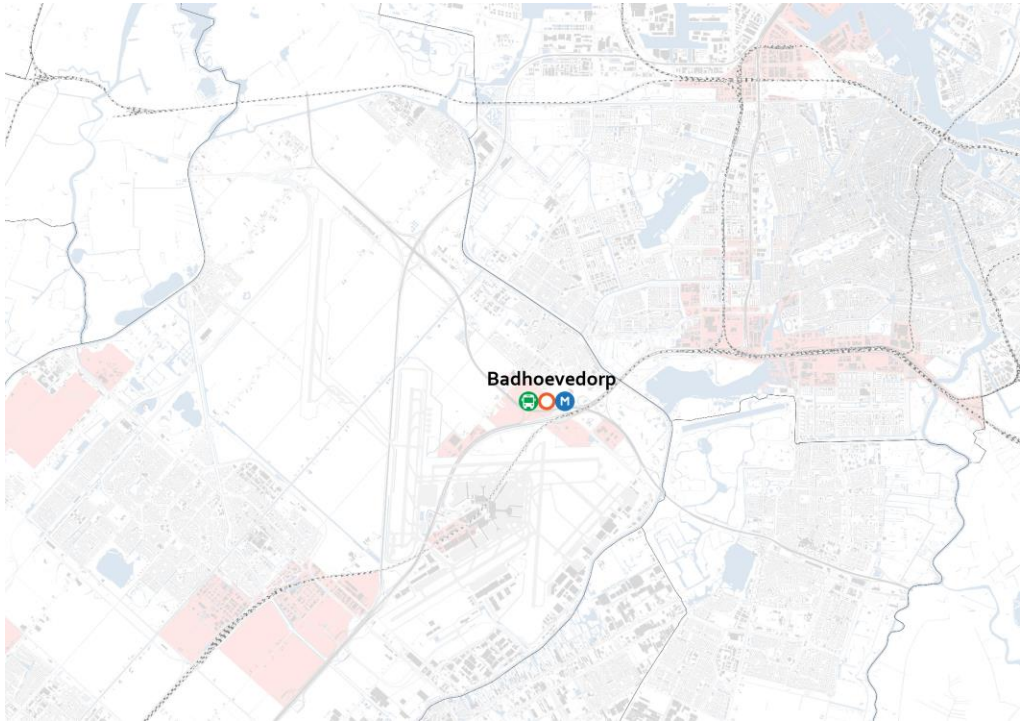
(B) Treinstation (+1): (+/+) <5% t.o.v. budget

(C) Metrostation (+1/-1): (+/+) <5% t.o.v. budget

(D) Metrostation (geen kunstwerk/maaiveld): (+/+) <5% t.o.v. budget

Conclusie

Deze oplossingsrichting is – onder voorbehoud van de nadere toetsing van de impact op (1) de vervoerwaarde, (2) de reistijd en (3) de technische inpasbaarheid – alleen *in combinatie* (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB1
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	Badhoevedorp Zuid Schiphol Noordwest
Showstoppers	
Kosten	

NOB2. BRT-netwerk

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

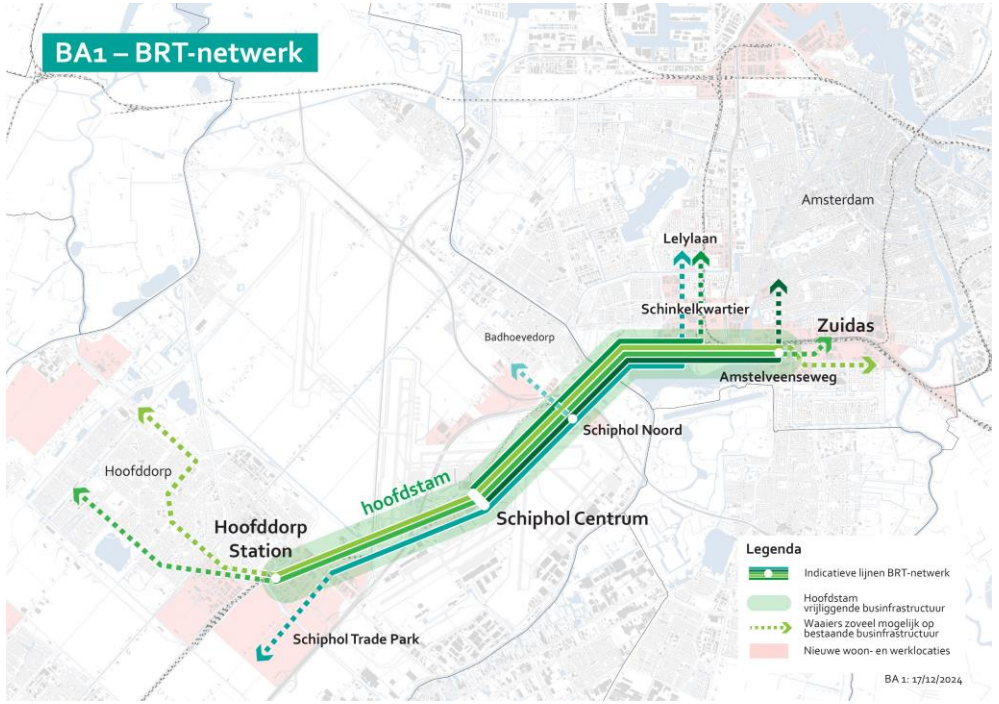
BRT (Bus Rapid Transit)-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een stamlijn met vrijliggende businfrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam. Vanuit de hoofdstam waaieren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit via zo veel mogelijk bestaande businfrastructuur.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De (geoptimaliseerde) BRT-oplossing draagt als substituut voor de sprinterdienst tussen Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam bij aan (1) het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (airport)sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verbetert de OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- **Kosten:** (-/-) 20% t.o.v. budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB2
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOB3. Metroboog richting Isolatorweg

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

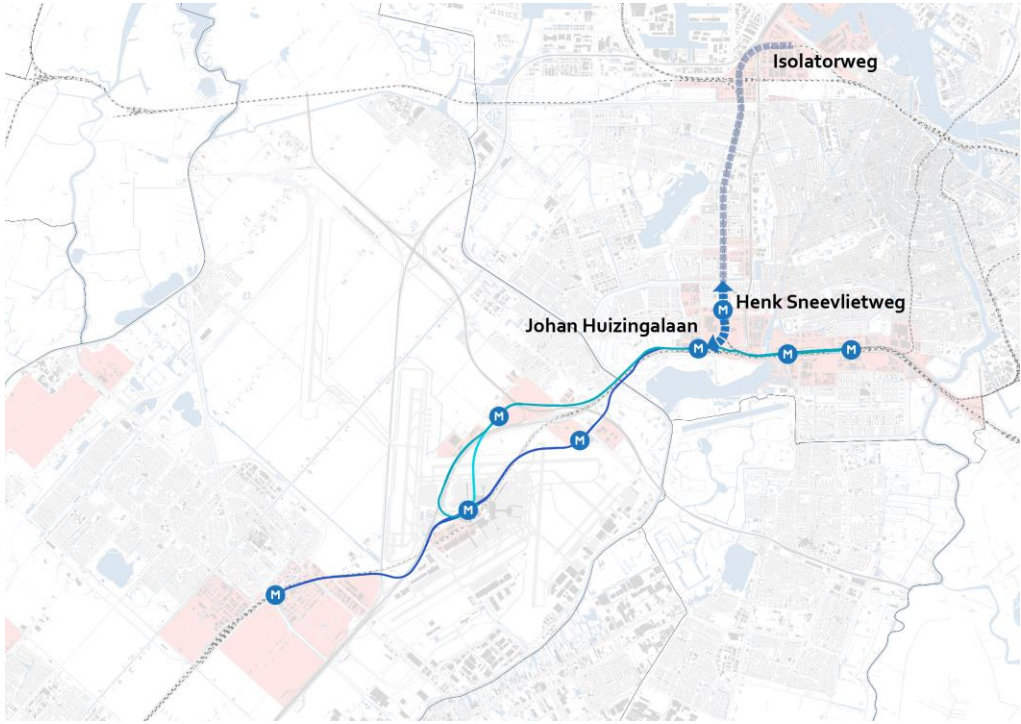
Een bestaande metrovariant van de shortlist (PA3.1, 3.2 of 3.3) ten zuiden van metrostation Henk Sneevlietweg aansluiten op de metroring richting Isolatorweg.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Voor het aansluiten op de metroring richting Isolatorweg, is de metro-uitbreiding richting de Johan Huizingalaan noodzakelijk. Er zijn - in combinatie met de toetsing op ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties - argumenten voor het combineren van oplossingsrichtingen. De oplossingsrichting draagt ***in combinatie met de bestaande kansrijke metro-alternatieven*** (1) bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (airport)sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **OV-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties Schinkelkwartier, Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- **Kosten:** (+/+) <5% t.o.v. budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is alleen *in combinatie* (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB3
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	Schinkelkwartier, Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan
Showstoppers	
Kosten	

NOB4. Metro PA3.1 aan zuidzijde A4

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

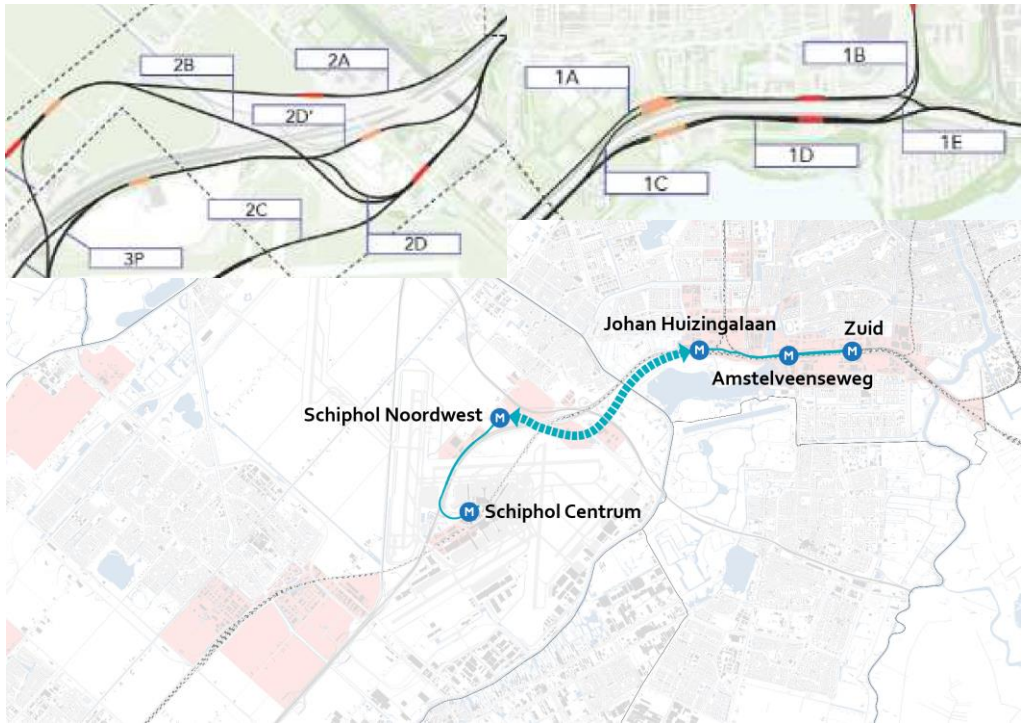
Het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarna het tracé na het kruisen van de A9 en de A4 via halte Schiphol Noordwest het tracé van metrovariant PA3.1 richting Schiphol Centrum vervolgt.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting (als alternatief van de variant PA3.1) draagt (1) bij het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verslechtert de OV-bereikbaarheid op twee locaties, blijft gelijk op twee locaties en verbetert op vier locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- *In de rapportage Advies eerste trechtering – Doortrekken Noord/Zuidlijn is deze uitwerking als schakels 1D, 1E en 2B (zie hiernaast) reeds afgevallen vanuit technische eisen en vervoerslogica, terwijl de ruimtelijke inpassing in relatie tot A-wegen en de ontwikkeling in Schinkelkwartier technisch complex en onwenselijk is.*
- **Kosten:** (-/-) >10% t.o.v. budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is in een eerder stadium reeds afgevallen vanuit technische eisen en ruimtelijke inpassing, waardoor deze oplossingsrichting vanuit dat perspectief niet kansrijk wordt geacht.



Beoordeling	NOB4
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOB5. Metro PA3.3 aan zuidzijde A4

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

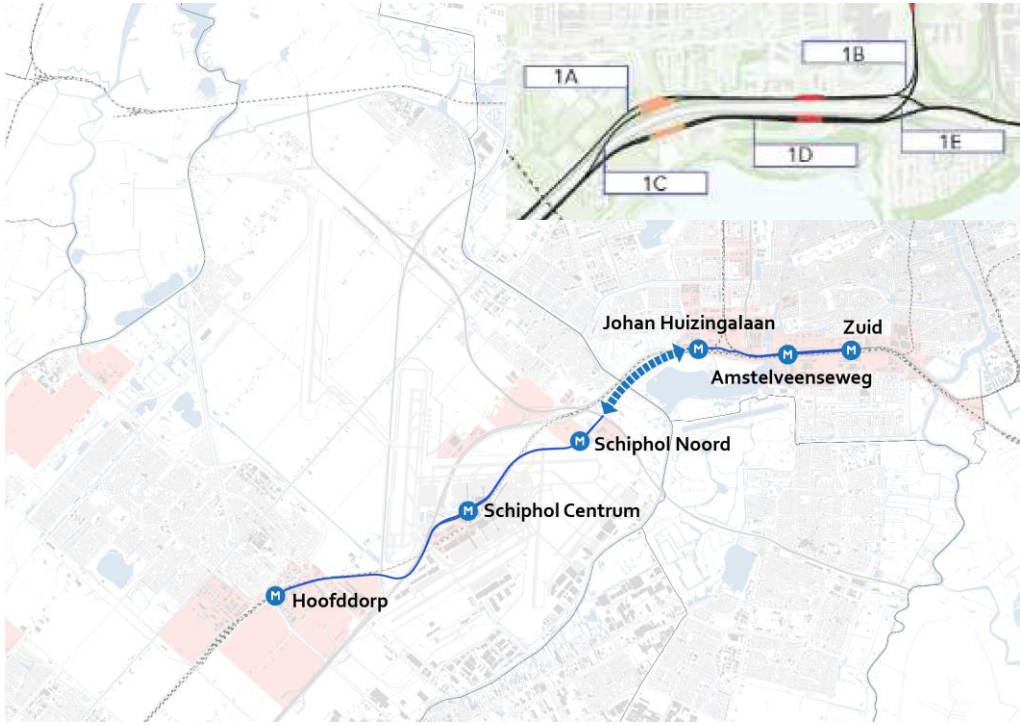
Het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarbij evenals metro-variant PA3.3 aangesloten wordt op de doorgetrokken Noord-Zuidlijn bij het metrostation Johan Huizingalaan. Tussen Schiphol Noord en Hoofddorp vervolgt deze oplossingsrichting het tracé van metrovariant PA3.3.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting (als variant op metrovariant PA3.3) draagt (1) bij het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** Bij NOB5 blijft de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk, terwijl de ov-bereikbaarheid op zeven locaties verbetert ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- *In de rapportage Advies eerste trechtering – Doortrekken Noord/Zuidlijn is deze uitwerking als schakels 1D en 1E (zie hiernaast) reeds afgevallen vanuit technische eisen, terwijl de ruimtelijke inpassing in relatie tot ontwikkeling in Schinkelkwartier onwenselijk is.*
- **Kosten:** (+/+) <5% t.o.v. budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is in een eerder stadium reeds afgevallen vanuit technische eisen en ruimtelijke inpassing, waardoor deze oplossingsrichting niet kansrijk wordt geacht.



Beoordeling	NOB5
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOB6. Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord plus BRT

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

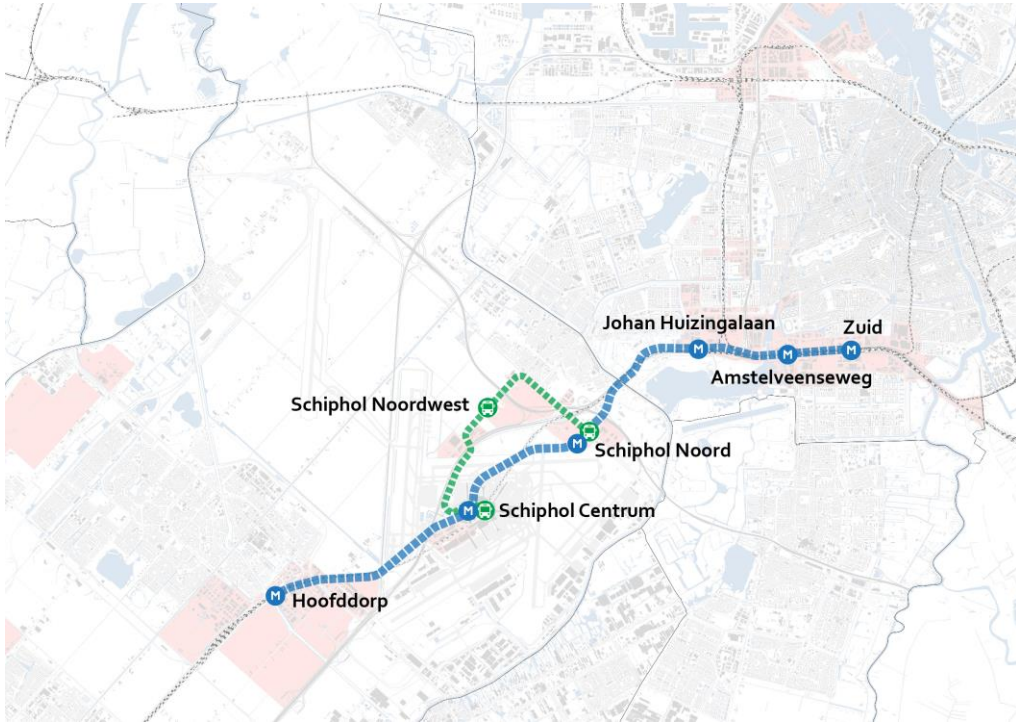
Metrovariant PA3.3 van de shortlist gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting (als samenvoeging van de variant PA3.3 met een BRT-verbinding) draagt (1) bij het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (airport)sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verbetert de OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- In ZWASH Fase 5 is geconstateerd dat de maakbaarheid van metrotracé van PA3.3 civieltechnisch risicovol is.
- **Kosten:** (+/+) 15-25% t.o.v. budget

Conclusie

Deze oplossingsrichting is als aanvulling (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB6
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOB7. Extra spoortunnel + Metro

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

Het realiseren van een extra spoortunnel op het station Schiphol Airport combineren met één van de metro-varianten (PA3.1, 3.2 en 3.3, zie paragraaf 2.4).

Beoordeling

- **Doelbereik:** het realiseren van een extra treintunnel of het uitbreiden van het aantal treinperrons op het station Schiphol Airport vergroot de infrastructuurcapaciteit, waarmee (1) er ruimte ontstaat voor de intensivering van internationaal treinverkeer en het realiseren van de ambities van het Toekomstbeeld ov en (2) de transferdruk op de bestaande perrons verminderd wordt.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOB7 verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- **Kosten:** (+/+) >50% t.o.v. het budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting wordt niet kansrijk geacht op basis van investeringskosten.

Beoordeling	NOB7		
Doelbereik			
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	PA3.1	PA3.2	PA3.3
Showstoppers			
Kosten			

NOB8. Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

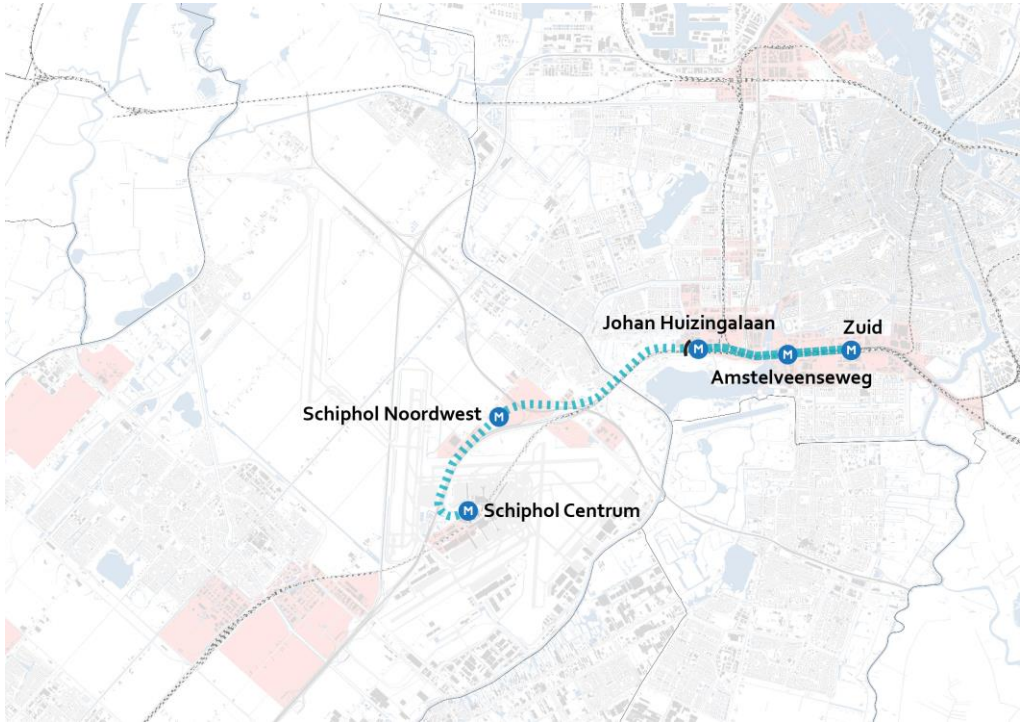
Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.1 teneinde van ruimtegebruik en het voorkomen van overlast, waarbij het tracé ten opzichte van metroalternatief 3.1 (zie paragraaf 2.4) vanaf de Johan Huizingalaan richting Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum ondergronds wordt aangelegd.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting (als alternatief van de variant PA3.1) draagt (1) bij het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (airport)sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOB8 verbetert de ov-bereikbaarheid op vier locaties, blijft gelijk op twee locaties en verslechtert op twee locaties ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- **Kosten:** (+/+) 5-15% t.o.v. budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB8
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOB9. Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

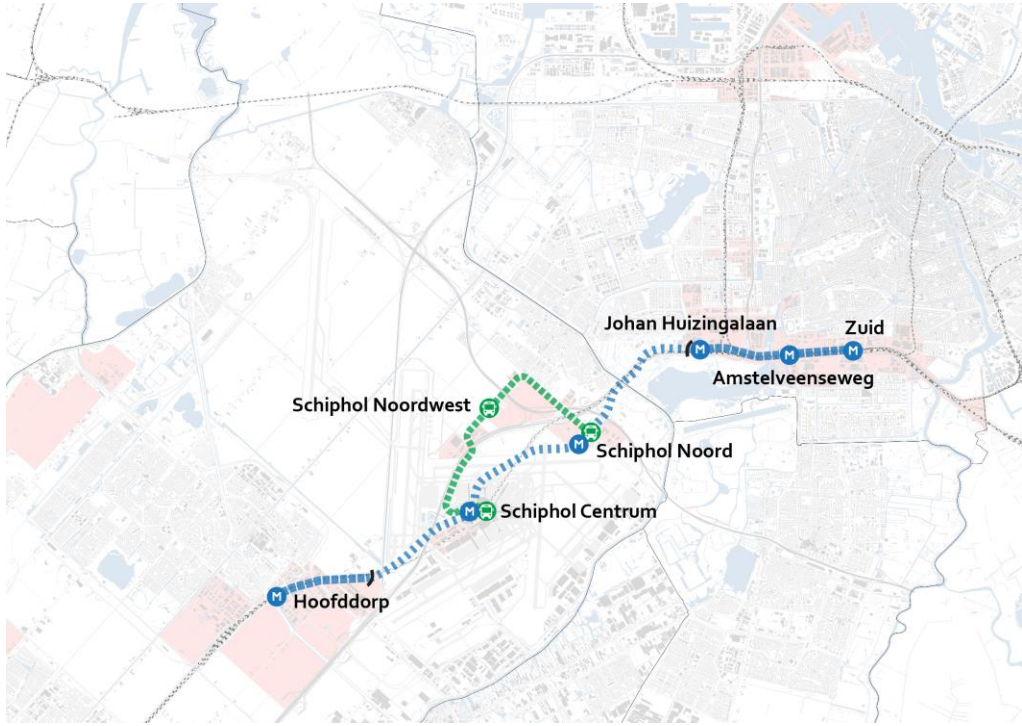
Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.3 teneinde van ruimtegebruik en het voorkomen van overlast, waarbij het tracé ten opzichte van metroalternatief PA3.3 (zie paragraaf 2.4) vanaf de Johan Huizingalaan richting Schiphol Noord en Schiphol Centrum ondergronds wordt aangelegd. Dit tracé wordt gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest.

Beoordeling

- **Doelbereik:** het realiseren van een alternatief metro-tracé voldoet aan doelstelling 1 (oplossen capaciteitsproblemen Schipholtunnel), doelstelling 2 (verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid) en doelstelling 4 (intensivering internationaal treinverkeer).
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- In ZWASH Fase 5 is geconstateerd dat de maakbaarheid metrotracé van PA3.3 civieltechnisch risicovol is.
- **Kosten:** (+/+) 25-50% t.o.v. het budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB9
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOB10. Nieuw metrostation Anderlechtlaan

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

Het toevoegen van een extra metrostation op de bestaande metroalternatieven op bij (na)de Anderlechtlaan.

Beoordeling

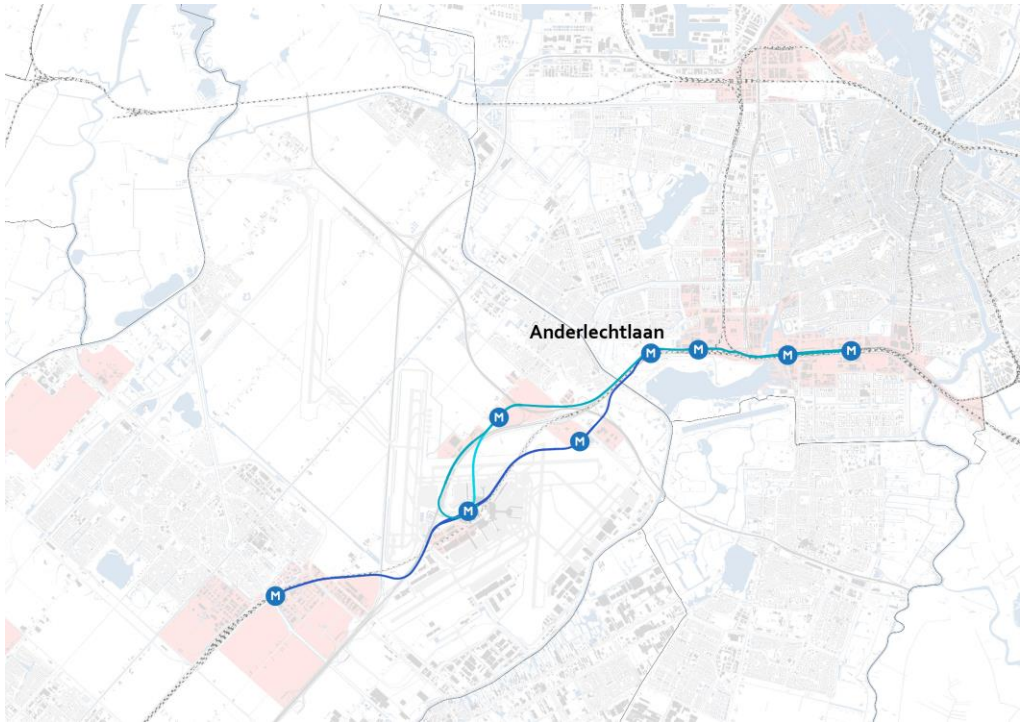
- **Doelbereik:** Deze oplossing draagt ***in combinatie met een kansrijk metro-alternatief*** bij aan de doelstellingen onder Doelbereik. De impact op de vervoerwaarde, alsmede de (extra) reistijd, dienen nog inzichtelijk te worden gemaakt.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg. Technische showstoppers, risico's en/of ontwerpuitgangspunten dienen nog inzichtelijk te worden gemaakt.
- **Kosten:** De investeringskosten zijn afhankelijk van het type station:

(A) Metrostation (+1/-1): (+/+) <5% t.o.v. budget

(B) Metrostation (geen kunstwerk/maaiveld): (+/+) <5% t.o.v. budget

Conclusie

Deze oplossingsrichting is – onder voorbehoud van de nadere toetsing van de impact op (1) de vervoerwaarde, (2) de reistijd en (3) de technische inpasbaarheid – alleen *in combinatie* (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB10
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	Schinkelkwartier
Showstoppers	
Kosten	

NOB11. Nieuw metrostation Vrijhavenplein/ Zuidzijde Schiphol

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

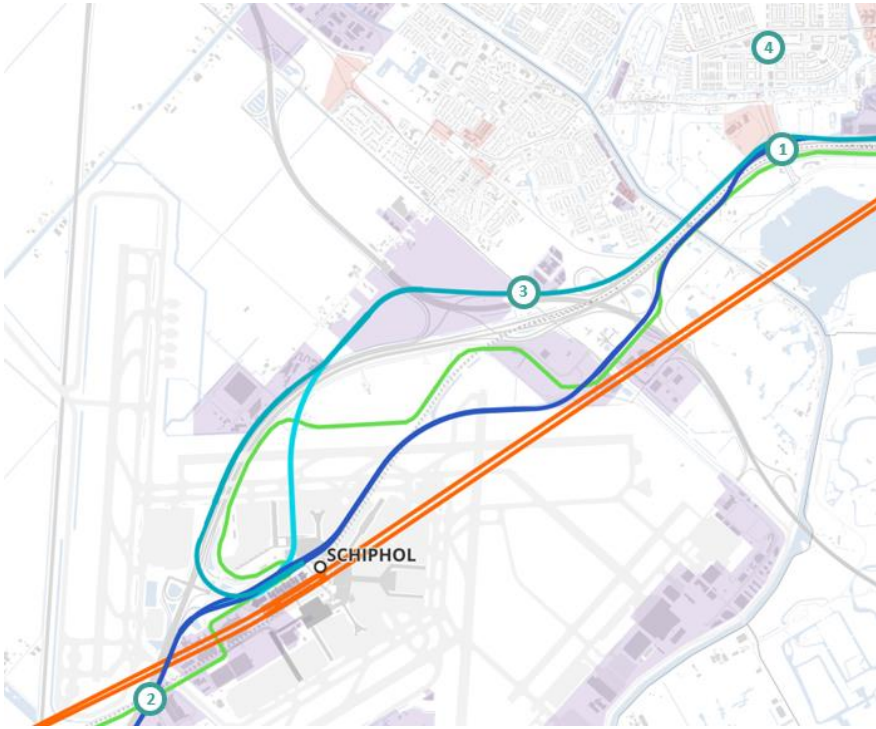
Het toevoegen van een extra metrostation (na)bij het Vrijhavenplein/zuidzijde Schiphol (zie 2 hiernaast).

Beoordeling

- **Doelbereik**: De oplossingsrichting is geen onderdeel van het tracé van een kansrijk metroalternatief, waarbij dit metrostation geringe extra vervoerwaarde toevoegt.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verbetert – indien onderdeel van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schiphol Centrum ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- Vanwege het ondergronds kruisen van de bestaande Schipholspoortunnel, dient dit metrostation op grote diepte te worden aangelegd. Op basis van *expert judgement*, wegen de kosten en bouwrisico's voor bouwen op grote diepte (constructieput) niet op tegen de toegevoegde waarde voor reizigers naar kantoren zuidzijde.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd (vanwege geen bijdrage aan doelbereik).

Conclusie

Deze oplossingsrichting is geen onderdeel van de huidige lijn van een kansrijk metroalternatief. De oplossingsrichting wordt daarnaast vanuit technisch perspectief niet kansrijk geacht.



Beoordeling	NOB11
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	Schiphol Centrum
Showstoppers	
Kosten	

NOB12. Nieuw metrostation Nieuw Sloten Centrum

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

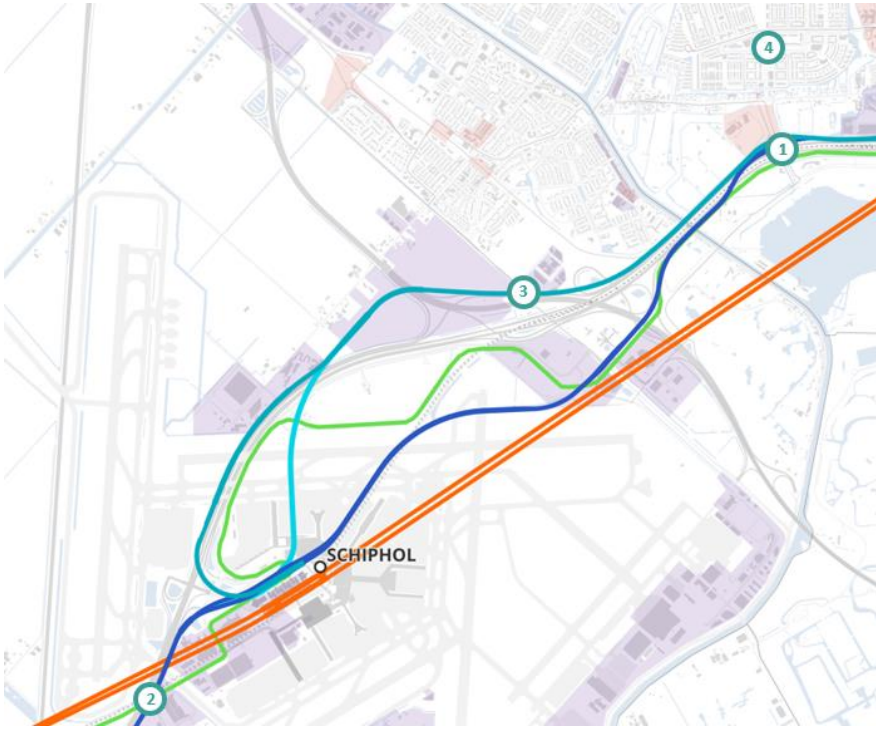
Het toevoegen van een extra metrostation op de bestaande metroalternatieven op bij Nieuw Sloten Centrum (zie 4 hiernaast).

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting is geen onderdeel van het tracé van een kansrijk metroalternatief, waarbij dit metrostation geringe extra vervoerwaarde toevoegt. Het toevoegen van dit metrostation is daarbij een (forse) verlenging van het tracé, wat de reistijd negatief beïnvloedt.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** Oplossingsrichting verbetert – indien onderdeel van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier in geringe mate ten opzichte van de referentiesituatie 2040
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- De ruimtelijke inpassing van dit metrostation ondergronds kent (grote) bouwrisico's en is technisch (zeer) complex.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd (vanwege geen bijdrage aan doelbereik)

Conclusie

Deze oplossingsrichting is geen onderdeel van de huidige lijn van een kansrijk metroalternatief. De oplossingsrichting wordt daarnaast vanuit technisch perspectief niet kansrijk geacht.



Beoordeling	NOB12
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	Schinkelkwartier, Haven-Stad, Sloterdijk en Lelylaan
Showstoppers	
Kosten	

NOB13. Metro tot Haarlemmermeer zuid en Nieuw-Vennep

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting op basis van zienswijze

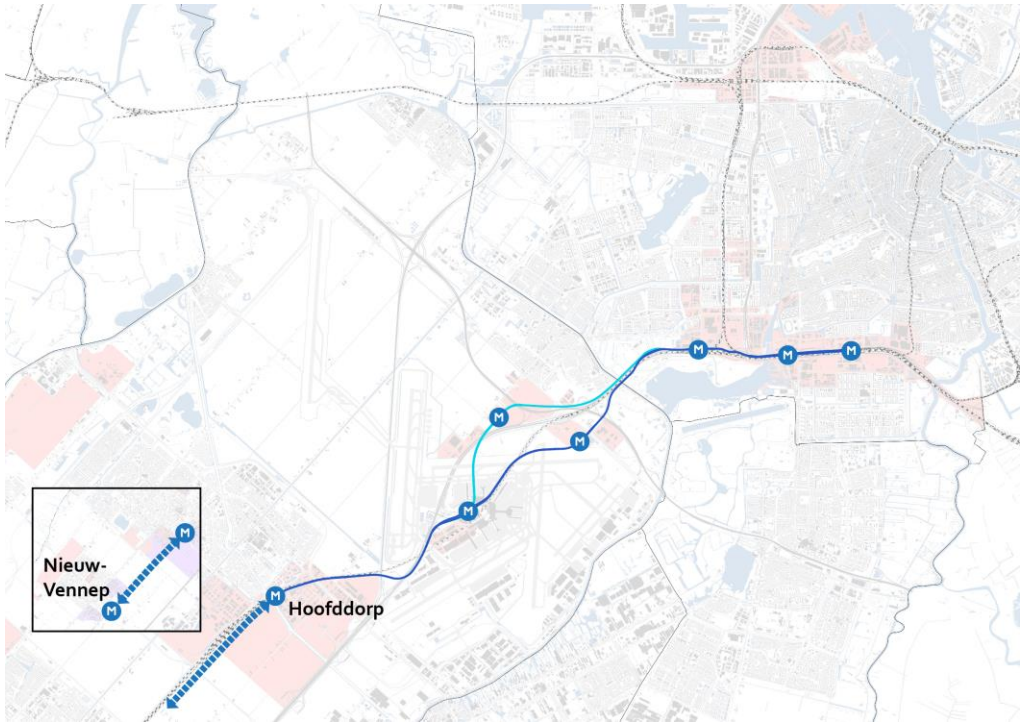
Het *verder* verlengen van de Noord/Zuidlijn na het station Hoofddorp richting Nieuw-Vennep en/of een NS-station ten zuiden of westen van Haarlemmermeer.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting (als variant op PA3.2 of PA3.3) draagt (1) bij het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (Airport) Sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOB13 verbetert de ov-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- **Kosten:** (+/+) 25-50% t.o.v. het budget

Conclusie

Deze oplossingsrichting is als aanvulling (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB13	
Doelbereik		
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	PA3.2	PA3.3
Showstoppers		
Kosten		

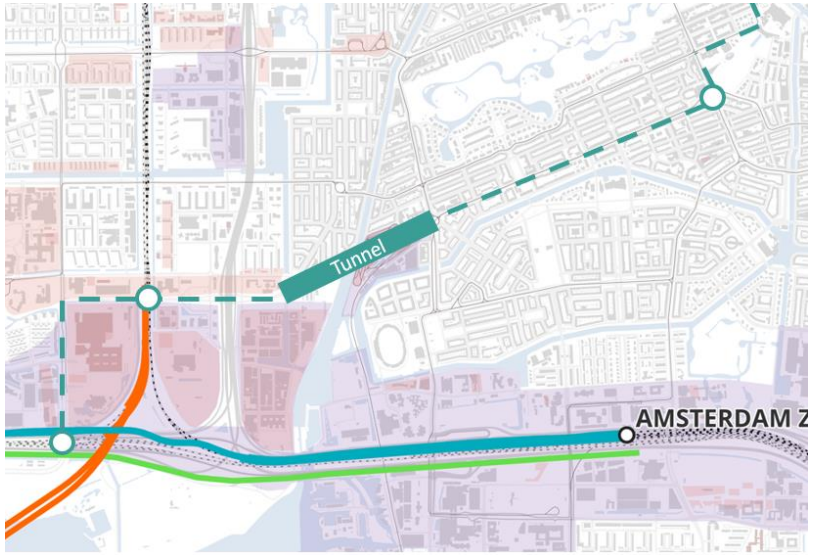
NOB14. Schinkeltram

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

Het realiseren van tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan.



Beoordeling

- **Doelbereik:** Het realiseren van tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op één van de metro-alternatieven bij metrostation Johan Huizingalaan valt (voor een groot deel) buiten het plan- en studiegebied. De bestaande metrovarianten voldoen reeds aan het criterium Doelbereik. Er zijn - in combinatie met de toetsing op ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties - geen argumenten voor het combineren van deze modaliteiten.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** De oplossingsrichting verbetert – naast de bijdrage van één van de bestaande metrovarianten (PA3.1, 3.2 of 3.3) – de ov-bereikbaarheid van Schinkelkwartier in geringe mate ten opzichte van de referentiesituatie 2040.
- **Showstoppers:** Niet nader beschouwd.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd.

Beoordeling	NOB14
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	Schinkelkwartier
Showstoppers	
Kosten	

Conclusie

Deze oplossingsrichting geeft solitair geen invulling aan het criterium doelbereik, waarbij de metrovarianten solitair al functioneren en voorgestelde oplossingsrichting zich voor een groot deel buiten het plangebied bevindt. Deze oplossingsrichting wordt derhalve niet verder meegenomen.

NOB15. Oost-Westlijn (premetro)

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting

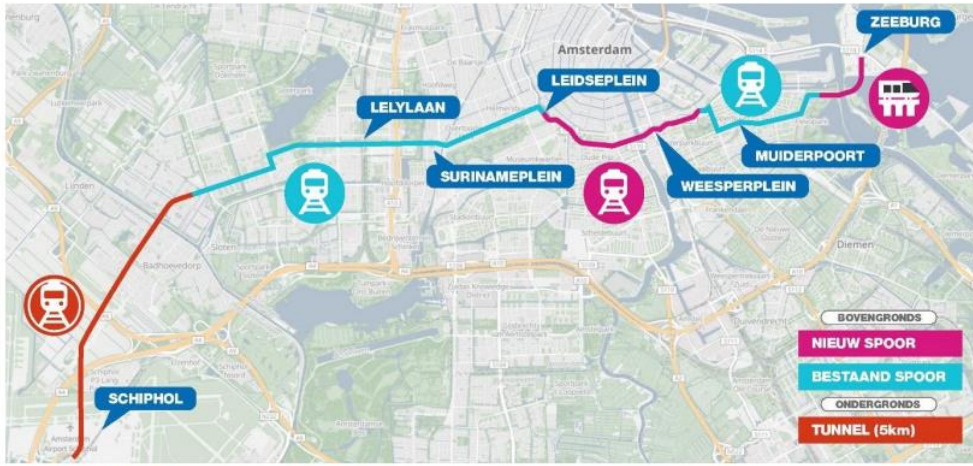
Het realiseren van een premetrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, waarbij er een premetrotunnel gerealiseerd wordt tussen het Ecuplein (Amsterdam-Nieuw-West) en Schiphol.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting fungeert niet als substituut voor de Airport Sprinter, aangezien de Oost-Westlijn een andere lijnverbinding heeft dan de Airport Sprinter. De oplossingsrichting vervangt daarmee de Airport Sprinter niet en draagt derhalve (1) niet bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, (2) niet bij aan het oplossen van transferknelpunten op (1) Schiphol Airport en (3) maakt de intensivering van internationaal treinverkeer niet mogelijk.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOB15 verbetert de ov-bereikbaarheid van drie locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op vijf locaties gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Niet nader beschouwd.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd.

Conclusie

Deze oplossingsrichting draagt niet bij aan doelbereik en wordt derhalve niet kansrijk geacht.



Premetro Oost/westlijn

Beoordeling	NOB15
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOB16. Metrovariant PA3.2 of PA3.3 tot Hoofddorp-Zuid (incl. corridorhub)

de volgende halte is de toekomst

IB-1

Toelichting op basis van zienswijze

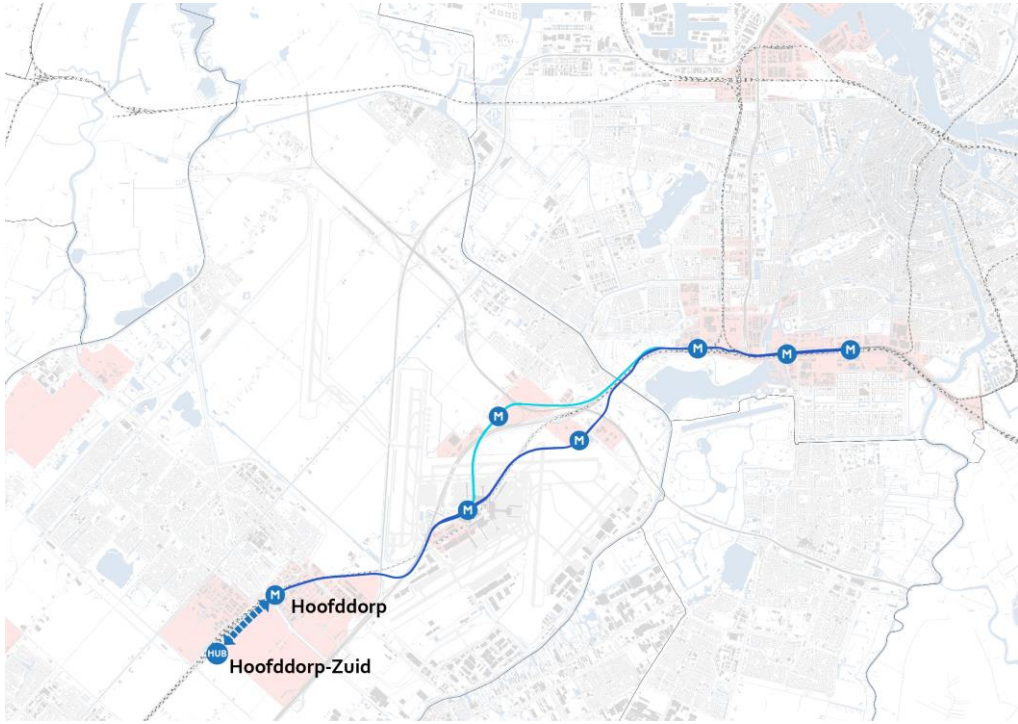
Het verlengen van de metro-varianten PA 3.2 en 3.3 tot Hoofddorp-Zuid en/of Schiphol Trade Park, waarbij een station met voorzieningen voor P+R en deelmobiliteit wordt ingericht.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting (als variant op PA3.2 of PA3.3 met een corridorhub op Hoofddorp Zuid) draagt (1) bij het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspootunnel, doordat (airport)sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOB16 verbetert bij zowel PA3.2 als PA3.3 de OV-bereikbaarheid op zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- **Kosten:** (+/+) 15-25% t.o.v. budget.

Conclusie

Deze oplossingsrichting is als aanvulling (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB16	
Doelbereik		
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	PA3.2	PA3.3
Showstoppers		
Kosten		

NOB17. BRT halte Koekoekslaan

Toelichting op basis van zienswijze

Het realiseren van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Niet separaat als NOB17 beoordeeld.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** Niet separaat als NOB17 beoordeeld.
- **Showstoppers:** Niet separaat als NOB17 beoordeeld.
- **Kosten:** Niet separaat als NOB17 beoordeeld.

Conclusie

Deze oplossingsrichting wordt als onderdeel van NOB2 beschouwd.

Beoordeling	NOB17
Doelbereik	Zie NOB2
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	Zie NOB2
Showstoppers	Zie NOB2
Kosten	Zie NOB2

NOB18. Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest

de volgende halte is de toekomst

IB-1

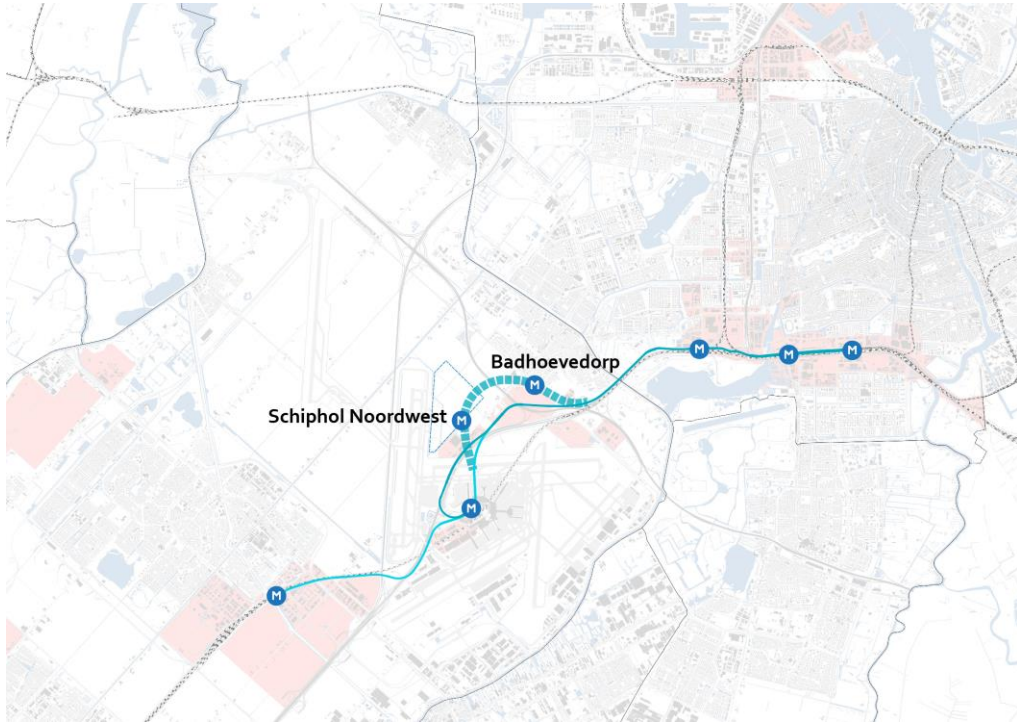
Toelichting op basis van zienswijze

Het – als alternatief op metro-variant PA3.1 en 3.2 – realiseren van een metrotracé langs de westzijde (i.p.v. oostzijde) van de Maximakazerne om een metrostation aan zuidzijde Schiphol Noordwest mogelijk te maken. Hierdoor wordt het tevens mogelijk om een extra metrostation te bouwen bij Badhoevedorp.

Beoordeling

- **Doelbereik:** De oplossingsrichting (als variant op PA 3.1 en 3.2) draagt (1) bij het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, doordat (airport)sprinters uit de Schipholspoortunnel verdwijnen, (2) (positief) bij aan het oplossen van transferknelpunten op (i) Schiphol Airport en (ii) Amsterdam Zuid, en (3) het kunnen intensiveren van internationaal treinverkeer.
- **Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** NOB18 bij PA3.1 verbetert de ov-bereikbaarheid van vier locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op twee locaties gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040 en op twee locaties verslechterd. NOB18 bij PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van zeven locaties, terwijl de ov-bereikbaarheid op één locatie gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Per saldo verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.
- **Showstoppers:** Er zijn *in dit stadium* geen onoverkomelijke belemmeringen (vanuit Water, Natuur en Stikstof). Er zijn wel aandachtspunten voor het vervolg.
- **Kosten:** (+/+) 5-15% t.o.v. budget (PA3.2).

Conclusie Deze oplossingsrichting is (mogelijk) kansrijk.



Beoordeling	NOB18	
Doelbereik		
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	PA3.1	PA3.2
Showstoppers		
Kosten		

NOC1. Multimodale Knoop Schiphol (+)

Toelichting op basis van zienswijze

Het realiseren van de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol, waarin bussen zich op een niveau hoger bevinden dan het transferdomein.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Niet nader beschouwd.
- **OV-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** Niet nader beschouwd.
- **Showstoppers:** Niet nader beschouwd.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd.

Conclusie

Het opwaarderen van het station Schiphol Airport (‘MKS-plus’) is in ZWASH fase 5 reeds als maatregel C5 beschouwd. Het project Multimodale knoop Schiphol wordt in de MIRT-verkenning als gerealiseerd beschouwd, waarbij het realiseren van de plusvariant buiten scope van de MIRT-verkenning OVAH wordt beschouwd.

Beoordeling	NOC1
Doelbereik	
Ov-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

NOC2. Verruiming scope naar heel Hoofddorp

Toelichting

Het verruimen van de scope naar heel Hoofddorp.

Beoordeling

- **Doelbereik:** Niet nader beschouwd.
- **OV-bereikbaarheid woon- en werklocaties:** Niet nader beschouwd.
- **Showstoppers:** Niet nader beschouwd.
- **Kosten:** Niet nader beschouwd.

Conclusie

Hoofddorp is integraal onderdeel van de nieuw aangedragen oplossingsrichtingen NOB2 en NOB16. Na de realisatie van het nieuwe ov-systeem, wordt het vervoerplan voor (heel) Hoofddorp integraal beschouwd door de Vervoersregio.

Deze oplossingsrichting is derhalve als NOC2 niet nader uitgewerkt en getoetst.

Beoordeling	NOC2
Doelbereik	
OV-bereikbaarheid woon- en werklocaties	
Showstoppers	
Kosten	

Participatieplan

MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam – Haarlemmermeer



de volgende halte is de toekomst

Inhoudsopgave

1 Inleiding
pagina 3

2 Waarom is dit project belangrijk?
pagina 4

3 De rol van participatie
pagina 5

4 Planning van het project
pagina 7

5 Participatieniveaus en werkvormen
pagina 8

6 Doelgroepen
pagina 11

7 Wat gebeurt er na de Verkenningsfase?
pagina 11



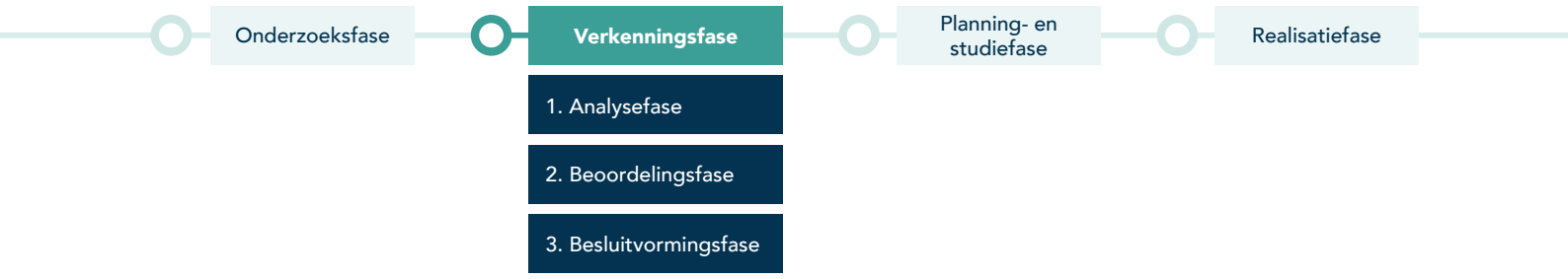
1 Inleiding

Nederland – en de regio Amsterdam in het bijzonder – groeien in snel tempo wat betreft inwoners, bedrijven en reizigers. Om goed met deze groei om te kunnen gaan, zijn er plannen voor een nieuwe verbinding in het openbaar vervoer tussen Amsterdam, Schiphol en Haarlemmermeer.

De afkorting voor het project die deze plannen onderzoekt is OVAH (Openbaar Vervoersverbinding Amsterdam – Haarlemmermeer).

Dit project bestaat uit vier hoofdfasen:

1. **Onderzoeksfase:** tijdens deze fase is een lange lijst van mogelijkheden onderzocht. Aan het einde van deze fase zijn er vijf oplossingen overgebleven, waarbij de focus ligt op metro, bus en trein. Dit noemen we de vijf kansrijke oplossingen. Deze fase is inmiddels afgerond.
2. **Verkenningsfase:** deze fase is in het vierde kwartaal van 2023 gestart. In deze periode worden de kansrijke oplossingen verder onderzocht. Aan het einde van deze fase (verwachting eind 2026) blijft er één oplossing over. Dit wordt de voorkeursoplossing genoemd. Deze oplossing moet de regio in de toekomst beter bereikbaar maken en houden.
3. **Planning- en studiefase:** in deze fase wordt de voorkeursoplossing verder onderzocht en uitgewerkt.
4. **Realisatiefase:** Als alles goed verloopt wordt daarna de voorkeursoplossing uitgevoerd.





2 Waarom is dit project belangrijk?

Het project heeft als doel om meerdere problemen zoveel mogelijk op te lossen door het openbaar vervoerssysteem tussen Amsterdam Zuid en Haarlemmermeer te verbeteren. Een efficiënter, nieuw OV-systeem moet bijdragen aan:

- Het oplossen van de capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel.
- Het verminderen van de druk op stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid.
- Het verbeteren van de verbindingen tussen woon- en werkgebieden.
- Investeringen in het (inter)nationale treinverkeer.

Oplossen

van de capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel.

Verminderen

van de druk op stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid.

Verbeteren

van de verbindingen tussen woon- en werkgebieden.

Investeren

in het (inter)nationaal treinverkeer.

3 De rol van participatie

Participatie betekent letterlijk *actieve deelname*, oftewel *meedoen*. Dit kan op allerlei verschillende manieren en in verschillende situaties. Participatie speelt ook een belangrijke rol in dit project. Iedereen die in de regio woont, werkt of reist kan meedenken over de plannen. Je mag ideeën inbrengen en jouw mening delen. Het doel van participatie is om de ideeën en zorgen van alle betrokkenen te verzamelen en deze mee te wegen bij het nemen van besluiten.

Participatie kan helpen om betere keuzes te maken die aansluiten bij de behoeften van bewoners, reizigers en andere betrokkenen in de omgeving. Inwoners en bedrijven in de regio zijn de experts als het gaat om de problemen en de wensen die er zijn in het vervoer en kunnen daarom waardevolle kennis uit eigen ervaring delen.

3.1 De doelen van participatie tijdens dit project zijn:

- **Een volledig beeld krijgen:** welke belangen zijn er in de omgeving?
- **Gebruik maken van lokale kennis:** we willen inwoners, bedrijven en maatschappelijke partijen inzetten als *expert van hun eigen omgeving*.
- **De omgeving enthousiast maken:** het actief betrekken van bewoners, reizigers en andere betrokkenen kan zorgen voor eigenaarschap en kennis van de afwegingen. Dit kan zorgen voor een positief gevoel over het project.
- **Extra waarde voor de omgeving:** hoe kan de omgeving nog meer voordeel krijgen van deze OV-verbinding? Samen met de betrokkenen willen we zoeken naar extra kansen voor de mensen en bedrijven in de regio.
- **Maatschappelijke acceptatie:** begrip voor de gekozen oplossing, door goede participatie.
- **Betere oplossingen en besluiten:** deze worden beter door samen zoveel mogelijk kennis en informatie te verzamelen, te delen en te onderzoeken.



3.2 De uitgangspunten van dit participatieplan zijn:

- **De manier van werken gaat volgens de *Code Maatschappelijke Participatie en de Omgevingswet:*** belangrijke thema's voor participatie hierbij zijn: op tijd, transparant (zie uitleg hieronder) en open.
- **Starten met een bestaande lijst van oplossingen:** uit de onderzoeksfase is een lijst met mogelijke oplossingen gekomen. Deze lijst wordt gebruikt tijdens de participatie in de Verkenningsfase.
- **Van een lange lijst naar één oplossing:** door samen te werken met alle betrokkenen willen we met elkaar tot één voorkeursoplossing komen.

Een belangrijk uitgangspunt van het project is *transparantie*. Alle informatie die wordt verzameld tijdens de participatie wordt vastgelegd. Hierdoor willen we ervoor zorgen dat de ideeën en zorgen van betrokkenen goed worden meegenomen in het maken van plannen en het nemen van beslissingen. Ook is dit belangrijk omdat het project lang duurt. Door alles goed vast te leggen, blijft de informatie beschikbaar tijdens de verschillende fasen van het project. Dit zorgt ervoor dat het proces voor iedereen duidelijk en eerlijk verloopt.

3.3 Stilstaan en terugkijken

Regelmatig beoordelen we tijdens het proces of we goed omgaan met alle inbreng. Dit doen we binnen de projectgroep en met betrokkenen, in bijvoorbeeld de klankbordgroep. Zijn alle wensen, ideeën en zorgen van de betrokkenen goed vastgelegd en is hier zorgvuldig op gereageerd? Wordt alle inbreng serieus meegenomen in de besluitvorming? Zijn alle betrokkenen op de hoogte gebracht van wat er met hun inbreng is gedaan? Door hier steeds goed op te letten, kunnen we beoordelen of onze manier van werken succesvol is. Daarbij willen we leren van wat er minder goed ging om dit vervolgens te verbeteren in, bijvoorbeeld, een volgende fase.





4 Planning van het project

De Verkenningsfase is verdeeld in drie fasen. In elke fase is er ruimte voor participatie.

- **Analysefase:** in deze fase wordt de bestaande lijst met mogelijke oplossingen onderzocht. Daarbij wordt deze lijst met oplossingen aangevuld door projectpartners, inwoners en organisaties. Hiervoor is een *zienswijzeproces* opgezet. Dit betekent dat iedereen schriftelijk ideeën, opmerkingen en voorstellen kan indienen. De verschillende opties worden beoordeeld op hun haalbaarheid, kosten en effecten op het milieu. Aan het einde van deze fase blijft er een korte lijst met kansrijke oplossingen over.
- **Beoordelingsfase:** de overgebleven kansrijke oplossingen worden verder uitgewerkt en onderzocht. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken of ze technisch en financieel mogelijk zijn en wat de impact op de omgeving is. Dit onderzoeken we in de milieueffectrapportage (MER), waarover ook een zienswijzeproces wordt ingericht.
- **Besluitvormingsfase:** in deze fase komt alle informatie uit de verkenning samen. Het doel van deze fase is dat bestuurders een goede keuze kunnen maken. Belangrijk hierbij is dat de gekozen oplossing zoveel mogelijk door de samenleving wordt geaccepteerd. Aan het einde van deze fase wordt er een besluit genomen.

Analysefase

Q4 2023 tot Q1 2025

De bestaande lijst met mogelijke oplossingen wordt onderzocht.

Beoordelingsfase

Q1 2025 tot Q1 2026

De overgebleven kansrijke oplossingen worden verder uitgewerkt en onderzocht.

Besluitvormingsfase

Q1 2026 tot Q4 2026

Aan het einde van deze fase wordt er een besluit genomen.

5 Participatieniveaus en werkvormen

Er zijn verschillende niveaus van participatie. Elk niveau is inzetbaar voor een aantal van de eerdergenoemde doelen:

1. **Informeren en luisteren:** het geven van duidelijke informatie aan de betrokkenen zodat ze goed op de hoogte zijn van het project.
   Ook wordt er geluisterd naar de betrokkenen. We willen weten en begrijpen wat er speelt in de omgeving en wat voor iedereen belangrijk is.
   Participatiedoelen zijn:
   - Een totaalbeeld krijgen en op de hoogte zijn van wat er speelt in het projectgebied.
   - De omgeving enthousiast maken en actief betrekken.
   - Zoveel mogelijk acceptatie van het uiteindelijke besluit.

Voorbeelden van werkvormen zijn het organiseren van koffiemomenten of gesprekken met betrokkenen. Daarbij is het belangrijk om actief naar de mensen toe te gaan, bijvoorbeeld op markten, in buurthuizen en op scholen.

2. **Reageren:** Op dit niveau kunnen betrokkenen hun mening en reactie geven op voorstellen. Dit gebeurt bijvoorbeeld tijdens formele inspraak (momenten), waarbij het mogelijk is om schriftelijke reacties te geven of in gesprek te gaan met het projectteam. Participatiedoelen zijn:
   - Gezamenlijk informatie verzamelen en onderzoeken.
   - Extra kansen ontdekken voor de omgeving.

Informatiebijeenkomst in Hoofddorp op 11 april 2024



Plaatsen en momenten waar mensen toch al zijn, kunnen hierbij goed worden gebruikt om informatie op te halen. Ook kunnen er activiteiten worden georganiseerd waar mensen naartoe kunnen komen. Dit zorgt ervoor dat de drempel om mee te doen zo laag mogelijk is en dat zoveel mogelijk mensen worden betrokken.

3. **Adviseren:** Bij dit niveau worden specifieke betrokkenen gevraagd om advies te geven over bepaalde onderdelen van het project. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren tijdens enquêtes op de markt of in themagroepen of klankbordgroepen. Participatiedoel hiervan is:
    - Gebruik maken van de lokale kennis en ervaring om betere oplossingen te vinden.

Hieronder geven wij wat meer uitleg over de belangrijkste werkvormen:

- **Formele inspraak(bijeenkomsten):** dit zijn officiële momenten waarop u uw mening kunt geven over de gepresenteerde plannen. Reacties kunnen schriftelijk worden gegeven of tijdens bijeenkomsten worden gedeeld. Alle inspraak wordt vastgelegd, en teruggekoppeld aan betrokkenen zodat duidelijk is hoe een inspraakreactie wordt meegenomen in de besluitvorming.
- **Bijeenkomsten:** tijdens het project worden er regelmatig verschillende typen bijeenkomsten georganiseerd, waarin de plannen worden uitgelegd en vragen worden beantwoord. Deze bijeenkomsten kunnen fysiek en online plaatsvinden, zodat iedereen de mogelijkheid heeft om deel te nemen.
- **Themagroepen:** deze groepen zijn gericht op specifieke thema's, zoals duurzaamheid of bereikbaarheid. Mensen met interesse in een bepaald onderwerp kunnen zich bijvoorbeeld via de website aanmelden om mee te denken.
- **Klankbordgroepen:** klankbordgroepen bestaan uit bewoners of vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Zij geven advies en delen hun zorgen en ideeën met het projectteam. Het advies van een klankbordgroep is niet bindend. Dit betekent dat het projectteam ook kan besluiten om toch iets anders te doen dan de klankbordgroep adviseert. Zij delen in dat geval uiteraard wel wat de reden hiervoor is.

Informatiebijeenkomst in Amsterdam Zuid op 9 april 2024



5.1 Waarover kan worden meegepraat?

Het projectteam onderzoekt verschillende opties om het openbaar vervoer tussen Amsterdam en Haarlemmermeer te verbeteren. Het gaat hierbij om drie vormen van openbaar vervoer:

- **Bus:** Een snel busnetwerk tussen Amsterdam en Hoofddorp met meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer en Amsterdam.
- **Trein:** Een treinverbinding via een lange extra spoortunnel onder Schiphol naar Hoofddorp of een korte extra spoortunnel, die deels bovengronds loopt, via Schiphol naar Hoofddorp.
- **Metro:** Verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol of verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp (via Schiphol).

De hoeveelheid invloed die betrokkenen hebben tijdens een participatieproces kan verschillen. Dit noemen wij ook wel de *participatieruimte*. Per fase maken wij een nieuw *participatie uitvoeringsplan* waarin staat uitgelegd wat de participatieruimte is tijdens deze fase en de manier waarop we de participatie gaan invullen. Oftewel, hoeveel, waarover en wanneer kun je meedenken? Op wat voor manier kan dat worden gedaan? Dit plan wordt voorafgaand aan elke fase openbaar gemaakt en actief verspreid door de projectorganisatie. Dit wordt, onder andere, gedaan via een nieuwsbrief en de website.

Onderzocht wordt:

Bus

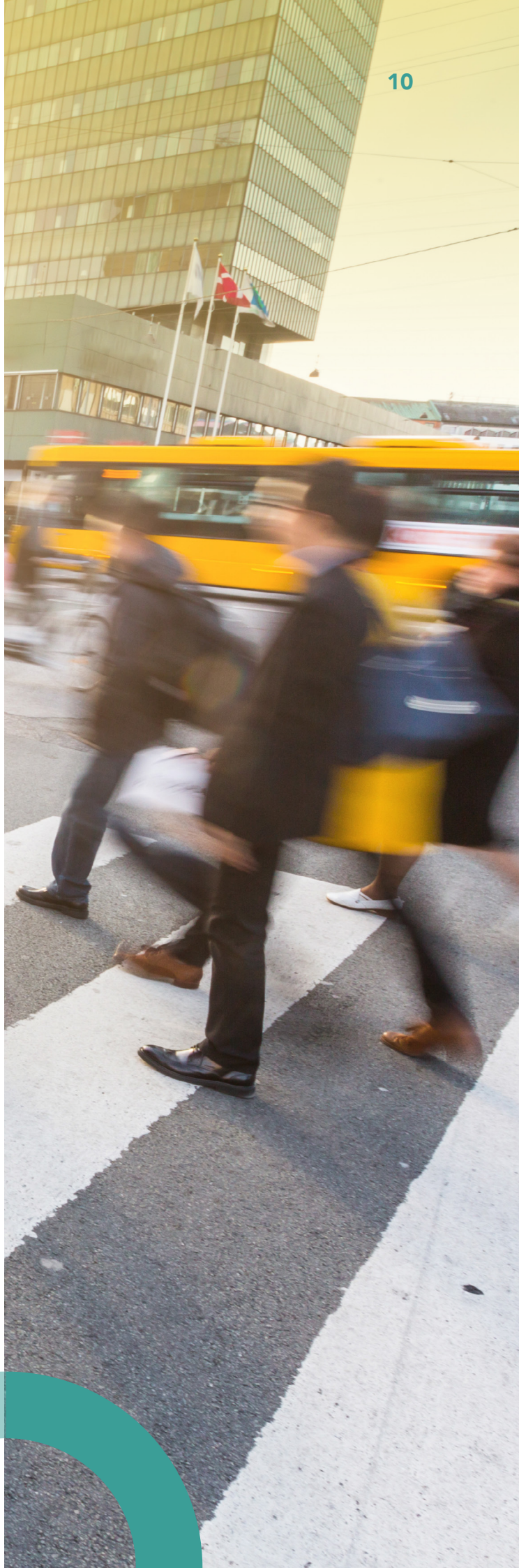
Een snel busnetwerk tussen Amsterdam en Hoofddorp met meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer en Amsterdam.

Trein

Er zijn verschillende opties mogelijk zoals een treinverbinding via een lange extra spoortunnel onder Schiphol naar Hoofddorp of een korte extra spoortunnel, die deels bovengronds loopt, via Schiphol naar Hoofddorp.

Metro

Er zijn verschillende opties mogelijk zoals het verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol of verlengen van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp (via Schiphol).



6 Doelgroepen

Het project heeft invloed op verschillende groepen mensen en bedrijven. Dit zijn niet alleen mensen en bedrijven uit de omgeving waar het om gaat. Ook anderen, buiten de regio, kunnen belangen hebben binnen dit project. Daarom is het belangrijk dat zoveel mogelijk verschillende betrokkenen meedoen aan dit participatieproces.

6.1 De belangrijkste doelgroepen zijn:

- **Inwoners van Amsterdam en Haarlemmermeer:** mensen die in de regio wonen.
- **Reizigers en forenzen:** mensen die regelmatig reizen naar hun werk, school of om andere redenen gebruik maken van het openbaar vervoer op dit traject. Het gaat hierbij om zowel regionale als nationale en internationale reizigers. Er is specifiek aandacht voor jongeren.

7 Wat gebeurt er na de Verkenningsfase?

Na afronding van de Verkenningsfase, waarin de voorkeursoplossing is gekozen, volgt de planning- en studiefase. In deze fase wordt de gekozen oplossing verder uitgewerkt tot in detail. Ook in deze fase is participatie erg belangrijk, zodat alle betrokkenen hun ideeën, zorgen en meningen kunnen blijven geven tijdens het uitwerken van de plannen.

We denken dat het goed is om gebruik te maken van de kennis en ervaring bij mensen en bedrijven die dan al langer betrokken zijn. We gaan daarom onderzoeken of het mogelijk is om bijvoorbeeld verder te gaan met de dan bestaande themagroepen en klankbordgroepen.

Het uiteindelijke doel is om een oplossing te vinden die zo goed mogelijk past bij de behoeften van de mensen en bedrijven in de regio. Hierbij is iedereen uitgenodigd om hierover mee te denken!

Aan dit project werken mee

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervoerregio Amsterdam

sadc

transdev
the mobility company

GVB

Schiphol Group

Gemeente Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

ProRail

KLM



De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Royal Schiphol Group, Schiphol Area Development Company en de Nederlandse Spoorwegen.

Hierbij werken ze samen met een vijftal adviserende partijen: KLM, ProRail, GVB, Transdev en Rijkswaterstaat.

Het project wordt uitgevoerd door een onafhankelijke projectorganisatie die opereert binnen de directie Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) (voorheen Bijzondere Projecten) van de gemeente Amsterdam.

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

Documentnummer: OVAH/03738
6 februari 2025

Contactinformatie
info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl
www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl

Geachte heer Olthof,

Graag vragen wij uw indringende en serieuze aandacht voor een probleem dat al vele decennia de oost-westverbindingen in de gemeente Schagen en ook die van Hollands Kroon teistert. Dit probleem betreft de drie vlotbruggen die in het Noord-Hollandskanaal liggen ter hoogte van de plaatsen Burgervlotbrug, Sint Maartensvlotbrug en 't Zand. Deze vlotbruggen liggen sedert de 19e eeuw in het NH-kanaal en zijn daarmee een mooi historisch relikwie uit een periode die ver achter ons ligt. In de huidige tijd zijn deze vlotbruggen echter rampzalig voor de lokale economie en de doorstroming van het verkeer. De vlotbruggen zijn, en dat moet u bekend zijn, zeer kwetsbaar voor verstoringen als gevolg van het frequente onderhoud aan deze oude bruggen, technische storingen en domweg omdat de vlotbruggen te zwaar belast worden. Hierdoor zijn de vlotbruggen zeer regelmatig niet te gebruiken. Momenteel zijn bijvoorbeeld de vlotbruggen bij 't Zand en Burgervlotbrug buiten gebruik. Uit gegevens over de afgelopen vijf jaar blijkt dat bijna iedere vlotbrug minimaal vier weken per jaar buiten gebruik is geweest. Met alle gevolgen van dien.

De ondernemers uit de gemeente Schagen, maar ook werknemers die dagelijks het NH-kanaal moeten oversteken, zijn deze situatie meer dan zat. Specifiek noemen wij hier de agrarische- en recreatieondernemers, die door de het ontbreken van een oeververbinding veel omzet mislopen en/of veel extra kosten moeten maken in verband met de vele kilometers, die zij moeten omrijden om de andere kant van het NH-kanaal te kunnen bereiken. U begrijpt dat dit een zeer frustrerende situatie is, die in onze ogen niet langer acceptabel is. Misschien dat uit rekenkundige berekeningen blijkt dat de businesscase voor een nieuwe vaste oeververbinding ter hoogte van bijvoorbeeld Burgervlotbrug of Sint Maartensvlotbrug niet rond te rekenen is, maar de economische impact en de invloed op het welbevinden van de mensen die dagelijks hiermee worden geconfronteerd, is zeer groot. En dat wordt helaas niet in deze rekenkundige plaatjes meegenomen.

Graag verneemt de Ondernemers Federatie Schagen van u welke maatregelen de provincie gaat nemen om deze oeververbindingen naar de 21ste eeuw te tillen, zodat ook onze regio eindelijk de 19e eeuw achter zich kan laten. Overigens is dit in de 20ste eeuw wel gebeurd met de andere 13 vlotbruggen, die het NH-kanaal tussen Amsterdam en Alkmaar (Koedijk) ooit telde. Kennelijk is de Kop van Noord-Holland daarbij over het hoofd gezien.

Misschien is het ook goed om de geschetste situatie ook eens met eigen ogen te aanschouwen en met de getroffen ondernemers hierover in gesprek te gaan. Wij hopen dat u hiervoor openstaat en zullen dan tevens het gemeentebestuur en dorpsraadsleden uitnodigen om de hierboven geschetste problematiek verder te bespreken.

Voor verdere informatie kunt u contact met ons opnemen via info@ondernemendschagen.nl.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur van Ondernemers Federatie Schagen

Ondernemers Federatie Schagen
Postbus 407
1740 AK Schagen
0622191144
info@ondernemendschagen.nl
www.ondernemendschagen.nl
KvK-nummer 58943811
NL31 RABO 0128 0386 24

Provincie Noord-Holland
t.a.v. Gedeputeerde Staten,
de heer J. Olthof, Gedeputeerde
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Schagen, 26 maart 2025

Betreft: Vlotbruggen vlotten niet
c.c.: fracties Provinciale Staten Noord-Holland, gemeentebesturen en gemeenteraden Schagen en Hollands Kroon, Ondernemers Federatie Hollands Kroon

Geachte heer Olthof,

Graag vragen wij uw indringende en serieuze aandacht voor een probleem dat al vele decennia de oost-westverbindingen in de gemeente Schagen en ook die van Hollands Kroon teistert. Dit probleem betreft de drie vlotbruggen die in het Noord-Hollandskanaal liggen ter hoogte van de plaatsen Burgervlotbrug, Sint Maartensvlotbrug en 't Zand. Deze vlotbruggen liggen sedert de 19e eeuw in het NH-kanaal en zijn daarmee een mooi historisch relikwie uit een periode die ver achter ons ligt. In de huidige tijd zijn deze vlotbruggen echter rampzalig voor de lokale economie en de doorstroming van het verkeer. De vlotbruggen zijn, en dat moet u bekend zijn, zeer kwetsbaar voor verstoringen als gevolg van het frequente onderhoud aan deze oude bruggen, technische storingen en domweg omdat de vlotbruggen te zwaar belast worden. Hierdoor zijn de vlotbruggen zeer regelmatig niet te gebruiken. Momenteel zijn bijvoorbeeld de vlotbruggen bij 't Zand en Burgervlotbrug buiten gebruik. Uit gegevens over de afgelopen vijf jaar blijkt dat bijna iedere vlotbrug minimaal vier weken per jaar buiten gebruik is geweest. Met alle gevolgen van dien.

De ondernemers uit de gemeente Schagen, maar ook werknemers die dagelijks het NH-kanaal moeten oversteken, zijn deze situatie meer dan zat. Specifiek noemen wij hier de agrarische- en recreatieondernemers, die door de het ontbreken van een oeververbinding veel omzet mislopen en/of veel extra kosten moeten maken in verband met de vele kilometers, die zij moeten omrijden om de andere kant van het NH-kanaal te kunnen bereiken. U begrijpt dat dit een zeer frustrerende situatie is, die in onze ogen niet langer acceptabel is. Misschien dat uit rekenkundige berekeningen blijkt dat de businesscase voor een nieuwe vaste oeververbinding ter hoogte van bijvoorbeeld Burgervlotbrug of Sint Maartensvlotbrug niet rond te rekenen is, maar de economische impact en de invloed op het welbevinden van de mensen die dagelijks hiermee worden geconfronteerd, is zeer groot. En dat wordt helaas niet in deze rekenkundige plaatjes meegenomen.

Graag verneemt de Ondernemers Federatie Schagen van u welke maatregelen de provincie gaat nemen om deze oeververbindingen naar de 21ste eeuw te tillen, zodat ook onze regio eindelijk de 19e eeuw achter zich kan laten. Overigens is dit in de 20ste eeuw wel gebeurd met

de andere 13 vlotbruggen, die het NH-kanaal tussen Amsterdam en Alkmaar (Koedijk) ooit telde. Kennelijk is de Kop van Noord-Holland daarbij over het hoofd gezien.

Misschien is het ook goed om de geschetste situatie ook eens met eigen ogen te aanschouwen en met de getroffen ondernemers hierover in gesprek te gaan. Wij hopen dat u hiervoor openstaat en zullen dan tevens het gemeentebestuur en dorpsraadsleden uitnodigen om de hierboven geschetste problematiek verder te bespreken.

Voor verdere informatie kunt u contact met ons opnemen via info@ondernemendschagen.nl.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
mede namens

[redacted], voorzitter OFS-sector Industrie & Bedrijven
[redacted], voorzitter OFS-sector Agribusiness
[redacted], voorzitter OFS-sector Recreatie & Toerisme
[redacted], voorzitter OFS-sector Detailhandel



[redacted], voorzitter Ondernemers Federatie Schagen
[redacted]
voorzitter@ondernemendschagen.nl
www.ondernemendschagen.nl

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18110
Extern Zaak ID	2387169
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	9.e
Titel	Mobiliteit: Resultaten trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger, dat willen de provincie, de gemeenten Castricum en Uitgeest en hun inwoners. De afgelopen maanden is onderzocht welke maatregelen nodig zijn voor een veilige weg. Een werkgroep met vertegenwoordigers uit de omgeving is hier nauw bij betrokken geweest. De resultaten van de trajectstudie, waaronder de voorgestelde maatregelen voor een nieuwe inrichting, zijn beschikbaar. Nadat de omgeving is geïnformeerd vindt besluitvorming plaats over het vervolg.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
V. Evers
BU/BSP/STUD

Telefoonnummer +31235143580
eversv@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 MAART 2025

Kenmerk
2387169/2387571

Uw kenmerk

Betreft: Resultaten Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen

Inleiding

Samen met de gemeenten Castricum en Uitgeest werken we aan de verkeersveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en Limmen. Het afgelopen jaar is een trajectstudie uitgevoerd naar het functioneren van de weg. De resultaten van deze studie zijn nu beschikbaar en delen we met u.

De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger. Er gebeuren regelmatig ongevallen waarbij ook fietsers betrokken zijn. In 2023 en 2024 hebben wij kortetermijnmaatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van betere markering, het instellen van een inhaalverbod en het plaatsen van een haag tussen de rijbaan en het fietspad.

Voor de langere termijn is een structurele oplossing nodig. In de trajectstudie zijn ideeën vanuit de omgeving opgehaald en denkbare oplossingsrichtingen zijn in samenhang bekeken en beoordeeld. De resultaten hiervan vat adviesbureau Arcadis samen in een rapportage. Deze rapportage komt in april beschikbaar. Hieronder lichten wij de belangrijkste uitkomsten van de trajectstudie toe.

Analysefase

Uit de ongevallenanalyse komt een aantal punten naar voren die opvallen:

- De meeste ongevallen vinden plaats bij de aansluiting met de A9. Dat is verklaarbaar omdat daar de meeste voertuigen rijden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

- De meeste slachtofferongevallen (waarbij gewonden en/of doden vallen) vinden juist plaats op het traject tussen Uitgeest en Limmen.
- Bij de slachtofferongevallen gaat het meestal om frontale aanrijdingen.
- Daarnaast vinden relatief veel eenzijdige ongevallen plaats, waaronder auto te water, botsing met lichtmast en macht over het stuur verliezen.
- Tenslotte is het opvallend dat op het (brom)fietspad relatief veel aanrijdingen plaatsvinden tussen langzaam verkeer onderling.

De precieze oorzaak van ongevallen is uit een ongevallenanalyse niet op te maken. Daarvoor is de ongevallenregistratie niet op voldoende detailniveau. Wel kan op basis van ervaring een meest voorkomende oorzaak benoemd worden:

- Bij de aansluiting met de A9 gaat het om kop-staart aanrijdingen. De oorzaak is vaak dat er onvoldoende afstand op de voorligger wordt gehouden.
- Frontale aanrijdingen kent vaak twee oorzaken: inschattingsfout bij het inhalen of door afleiding of stuurcorrectie op de verkeerde weghelft terecht komen.
- Eenzijdige ongevallen gebeuren o.a. door afleiding in het verkeer. Doordat de weg niet vergevingsgezind is (voldoet niet aan de richtlijnen), raakt men snel te water of tegen een lichtmast.
- Aanrijdingen langzaam verkeer onderling: combinatie van breedte (brom)fietspad (te smal) en snelheidsverschil.

Oplossingsrichtingen

Om de verkeersveiligheid te verbeteren is een breed scala aan mogelijke oplossingsrichtingen verkend. Daarvoor hebben we ook gebruik gemaakt van de ervaring uit de omgeving. Immers, de gebruikers en omwonenden hebben vaak een goed beeld van wat er gebeurt. Over de participatieaanpak hebben wij u eerder geïnformeerd (kenmerk 2314581/2314589). De gebruikers hebben via een online platform knelpunten en oplossingsrichtingen kunnen aandragen. Dat leverde circa 100 reacties op.

Daarnaast is een Werkgroep ingesteld met vertegenwoordigers van verschillende belangen. Deze Werkgroep heeft samen met adviesbureau Arcadis meegedacht over de mogelijke oplossingsrichtingen. Om de oplossingsrichtingen te toetsen op haalbaarheid is een Expertgroep ingesteld. In deze Expertgroep zitten experts van zowel de provincie als de gemeenten Castricum en Uitgeest.

De vele mogelijke oplossingsrichtingen zijn onderverdeeld in vier denkrichtingen. Het is ondoenlijk om alle mogelijke oplossingsrichtingen afzonderlijk te beoordelen. Daarom is gekozen voor vier onderscheidende denkrichtingen:

1. Het verlagen van de snelheid naar 60 km/h.
2. Aanpassingen aan de weg met 80 km/h, zoveel mogelijk binnen bestaande ruimte.

3. Wensbeeld 80 km/h, volledig volgens de richtlijnen.
4. Een nieuwe weg tussen de N513 en de A9 bij aansluiting Akersloot.

De vier denkrichtingen zijn beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader. Daarbij wordt niet alleen naar de verkeersveiligheid gekeken, maar ook naar bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en andere ruimtelijke aspecten.

Op basis van de beoordeling van de vier denkrichtingen brengen zowel de Werkgroep als de Expertgroep een advies uit. In dit advies geven zij aan welke denkrichting het beste past bij de opgave en welke optimalisaties daarbij horen. Arcadis stelt tenslotte een rapportage op met daarin het voorstel voor een maatregelenpakket.

Voorstel Arcadis

Op basis van de resultaten en de bespreking in de Werkgroep en Expertgroep komt Arcadis met het volgende voorstel. Denkrichting 2 (80 km/h met beperkte grondverwerving) vormt de basis voor het maatregelenpakket. Deze denkrichting wordt verder geoptimaliseerd met onderdelen uit denkrichting 3. Hieronder is het pakket uitgesplitst per deel van het tracé.

A. De N203 buiten de bebouwde kom

Voor dit gedeelte is het advies om het fietspad te verbreden naar 4,0 meter. Tussen het fietspad en de rijbaan komt een geleiderail. De rijbaan zelf krijgt een middenberm zodat inhalen niet meer mogelijk is. Daarnaast komt er een geleiderail tussen de rijbaan en de sloot. Om dit mogelijk te maken is een aantal meter grondverwerving noodzakelijk.

B. Kruising van de N203 met N513

Bij de kruising met de N513 is het wenselijk om twee fietstunnels aan te leggen. Een fietstunnel past binnen het netwerk van doorfietsroutes. Tegelijkertijd moet een watergang (onderdeel van NNN) verlegd worden om de fietstunnel te realiseren. Verder uitwerking hiervan moet de haalbaarheid bepalen.

C. Entree Uitgeest

De uitrit bij het Kooghuis wordt geoptimaliseerd. Dat kan door een middengeleider of door een stuk parallelweg vanaf het stationsgebied. Daarnaast wordt de bocht in het (brom)fietspad achter het tankstation aangepakt. De precieze invulling is onderdeel van de volgende stap: de variantenstudie.

D. Stationsgebied Uitgeest

ProRail en NS gaan het station van Uitgeest verbeteren. Het stationsgebied met P+R is daar geen onderdeel van. Uit de trajectstudie komen een aantal wensen naar voren om de fietsroute langs het P+R terrein te verbeteren. Uitwerking hiervan kan opgestart worden in samenwerking met de gemeente Uitgeest, NS en eventueel ProRail.

E. Aansluiting met A9 en Middelweg

Bij de aansluiting met de A9 vinden kleine aanpassingen plaats om de afwikkeling richting Uitgeest beter te maken. Daarnaast kan de kruising bij de Middelweg aangepast worden om de snelheid te verminderen.

F. Handhaving en verlichting

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan rekening gehouden worden met opstelplekken voor handhaving. In de huidige situatie is geen opstelplek beschikbaar. Daarnaast is behoefte aan verlichting van het (brom)fietspad. Ook dit wordt in een volgende stap verder uitgewerkt. Aandachtspunt daarbij is het conflict tussen verlichting en fauna.

Richting besluitvorming

De resultaten van de studie met het voorstel van Arcadis zijn nu bekend. Deze worden toegelicht aan de omgeving. Voor de raadsleden van Castricum en Uitgeest en de Statenleden is een informatiebijeenkomst op 26 maart waarin de resultaten zijn gepresenteerd. Op 31 maart is een informatiemarkt voor belanghebbenden. Daarin kan men informatie ophalen en aangeven wat men van het maatregelenpakket vindt.

Vervolg

De reacties van de omgeving en u nemen wij mee in de besluitvorming over het maatregelenpakket. Wij verwachten in mei of juni daarover een beluit te nemen en u te informeren over het verdere proces met daarbij een planning tot realisatie. Daarbij zullen wij ook een financiële inschatting van de maatregelen opnemen. Op basis van deze inschatting zullen wij besluitvorming voorleggen bij de eerstvolgende vaststelling of actualisatie van het iMPI.

Hiermee ronden we de trajectstudie af en start het volgende onderdeel van de studiefase: variantenstudie. Het maatregelenpakket wordt verder uitgewerkt tot een ontwerp. Op basis van het ontwerp worden de juiste planologische procedures doorlopen en kan de voorbereiding voor realisatie plaatsvinden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

Position paper

Gezamenlijke inbreng IPO & VNG



Rondetafelgesprek spoorgoederenvervoer

27 maart 2025

Het voorstel van staatsecretaris Jansen in de brief van 19 december 2024 voor een robuust basisnet kan niet rekenen op steun van de decentrale overheden. Het draagt niet bij aan beheersing/verbetering van de veiligheid en het compliceert de toch al ingewikkelde ruimtelijke puzzel.

IPO en VNG zien het belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor. Maar het volledig vrijgeven van dat vervoer, en tegelijkertijd de verantwoordelijkheid voor een veilige leefomgeving volledig bij de decentrale overheden neerleggen, past niet bij de samenhang van de opgaven waar we met zijn allen voor staan. Belangrijker nog, het is ook niet uitlegbaar aan bewoners.

Wat willen IPO/VNG?

We vragen uw Kamer er bij de staatssecretaris op aan te dringen het huidige voorstel robuust basisnet aan te vullen, zodat het een robuust systeem wordt voor alle partijen. Met een balans tussen de belangen van vervoer gevaarlijke stoffen, gebiedsontwikkeling en een verantwoord veiligheidsniveau. Nu ontbreekt dit evenwicht. Dat betekent de volgende noodzakelijke aanvullingen:

1. Een basisnet dat is beperkt tot alleen de routes waarover substantiële hoeveelheden gevaarlijke stoffen gaan;
2. Een gemeenschappelijk toetsingskader (risicoplafonds): afspreken wanneer het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen onaanvaardbaar groot wordt;

3. Het behoud van de wettelijke mogelijkheid tot sturing als zachte sturingsmogelijkheden onvoldoende blijken te werken.

Strategische keuze en instrumenten

Gemeenten en provincies zien het belang van spoorgoederenvervoer voor onze economie. We pleiten voor strategische politieke keuzes die een integrale visie op economie, gebiedsontwikkeling, veiligheid en goederenvervoer omvatten.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen neemt toe. Om aan de woningbouwopgaven te voldoen, verdichten we rondom OV-knooppunten en langs het spoor, dit gaat om meer dan 100.000 woningen, inclusief voorzieningen. Het rijk heeft verschillende beelden over hoe het vervoer van gevaarlijke stoffen moet plaatsvinden (via spoor, weg, buisleidingen of water), maar wil niet routeren, niet investeren en geen ammoniakbuisleidingen aanleggen.

De herkomst en bestemming van goederen bepalen in grote mate de modaliteit en de route. Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven, zoals ammoniakterminals, is essentieel. Door de vestigingslocaties goed te kiezen, kan het vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkte gebieden worden beperkt. Verschillende beleidsagenda's kunnen hierbij helpen, zoals het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, Goederenvervoerbeleid, Toekomstbeeld OV, Nota Ruimte en de studie Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE).

- **IPO en VNG roepen u op dat I&W een langjarige gestructureerde en integrale aanpak presenteert om het vervoer van gevaarlijke stoffen door stedelijk gebied te verminderen.**

IenW hanteert de omgekeerde volgorde voor een robuust basisnet

Het ministerie beoogt de risicoplafonds op te heffen en te stoppen met het berekenen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook wil het de wettelijke instrument tot handhaving en sturing schrappen. Daarmee vervalt de limiet aan het risico en is er geen referentiekader meer voor wanneer het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer acceptabel is.
Het rijk is verantwoordelijk voor een veilige infrastructuur en het toezicht op veilig materieel; decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor een veilige leefomgeving. Het voorstel beoogt verder om jaarlijks het vervoer te monitoren en vijfjaarlijks een verkenning uit te voeren en het gesprek daarover aan te gaan met stakeholders.

Basisnet zonder keuzes of onderbouwing
De lange termijn-politieke beslissingen over het goederenvervoer en de daarbij behorende budgetten en investeringen aan de infrastructuur liggen nog niet vast. En belangrijker nog, de studies hiernaar zijn nog niet gestart (GNOE) of zijn gepauzeerd (zoals onderdelen van het Toekomstbeeld OV). Het voorstel voor een robuust basisnet dat nu voorligt betekent kiezen zonder te weten welke robuuste politieke keuzes er gemaakt gaan worden en mist daardoor een gedegen onderbouwing. Belangrijker nog, zodra het ongemaximeerde en ongestuurde vervoer er eenmaal is, zal dat als uitgangspunt gaan dienen voor de overige studies. Er is dan geen weg meer terug.

We kunnen de huidige wettelijke sturingsmogelijkheden en de risicoplafonds niet afschaffen, zeker niet vooruitlopend op de keuzes die nog gemaakt gaan worden.

- Het volledig loslaten van het vervoer van gevaarlijke stoffen mag en kan niet de basis worden van het gesprek in de trajecten die nog moeten opstarten en die nu in een verkennende fase zitten.
- Het loslaten van sturing op vervoer van gevaarlijke stoffen, is bovenal niet uit te leggen. Niet aan de bewoners en niet aan de decentrale overheden.

Het rijk stelt geen grenzen meer aan de hoeveelheid brandbare, explosieve en giftige stoffen die door dichtbevolkte gebieden mogen worden getransporteerd. Hierdoor verliezen we grip op hoeveel en welke gevaarlijke stoffen over welke routes worden vervoerd.
IPO en VNG zien het belang van goederenvervoer, waaronder gevaarlijke stoffen voor onze economie. Maar dat belang is niet ongelimiteerd.

- Bij voorkeur worden de transportstromen via convenanten met bedrijven en/of financiële prikkels beïnvloed, de zogenaamde zachte sturingsmogelijkheden.
- Daarnaast is het voor IPO en VNG essentieel dat de mogelijkheid tot routeren behouden blijft in de wet als harde sturing, als blijkt dat dat de andere / zachte maatregelen niet werken. Dit past bij het standpunt van voormalig staatssecretaris Heijnen, die in 2023 heeft aangegeven een wettelijke grondslag voor sturing te zien, maar dit slechts als ultimum remedium in te willen zetten.

Geen emplacementen
Het robuuste basisnet wordt ook van toepassing op emplacementen. IPO en VNG raden dit ten zeerste af. Het risico rond emplacementen is anders en groter dan op doorgaand spoor. Ons advies is dan ook om rangeerhandelingen op emplacementen te blijven beschouwen als een milieubelastende activiteit en in noodzakelijke gevallen het lokale maatwerk hiervoor te behouden.

Woningbouw: houd alleen rekening met risico's die ertoe doen

We moeten met elkaar stevig inzetten op de beheersing van de risico's, zodat er veilig langs het spoor gewoond kan worden. Daarnaast moeten we de woningbouw versnellen. Dat betekent geen dure verplichte bouwmaatregelen moeten nemen als er geen risicoknelpunten zijn.

Met inwerkingtreding Omgevingswet gelden langs het gehele basisnet aandachtsgebieden van 30 meter (brand) en van 200 meter (explosie). Bij nieuwbouw van zeer-kwetsbare gebouwen binnen deze aandachtsgebieden, zoals scholen en zorginstellingen, moeten verplichte bouwkundige maatregelen worden getroffen die een gebouw 5-10% duurder maken. Ongeacht het risico. Dat leidt tot ondoelmatige maatregelen, onnodige kosten en vertragingen van de woningbouw met de benodigde voorzieningen.

IenW stelt voor enkele spoortrajecten waarover slechts bij uitzondering gevaarlijke stoffen rijden uit het basisnet te schrappen. Daarmee komen alleen op die paar trajecten de aandachtsgebieden en de maatregelen die daarmee samenhangen te vervallen.

Dit kernnet zoals IenW dat voorstaat is te groot. Om doelmatig en uitlegbaar beleid te realiseren moet het basisnet en de daarmee samenhangende aandachtsgebieden worden beperkt tot alleen de vijf hoofdroutes waarover substantieel vervoer van gevaarlijke stoffen gaat en waar sprake is van een reëel risico.

- Dat houdt in dat de overige routes waarover slechts beperkt vervoer gaat, die géén risicoknelpunten kennen en waar hoogstwaarschijnlijk ook nóóit een risicoknelpunt zal ontstaan, uit het basisnet worden gehaald. Aandachtsgebieden langs deze trajecten zijn immers niet doelmatig, onnodig beperkend voor de woningbouw en niet uitlegbaar.





Het kernnet dat IPO en VNG voor ogen heeft is aanzienlijk kleiner dan wat IenW nu wil. Buiten het kernnet kan nog steeds vervoer plaatsvinden, maar gelden geen bouwkundige verplichtingen. Samen met de zachte sturingsmogelijkheden en het behoud van de harde wettelijke mogelijkheid tot routering houden we grip op het vervoer en wordt voorkomen dat er buiten het kernnet structureel grote stromen vervoer van gevaarlijke stoffen ontstaan. Dat geeft de bestaande bewoners duidelijkheid.

Langs het kernnet is lokaal maatwerk nodig om een eigen gemotiveerde afweging te kunnen maken over de noodzaak van de bouwkundige maatregelen. Dit past binnen het programma STOER waaraan ook IenW zich heeft gecommitteerd. En dat is een andere benadering dan het huidige voorstel robuust basisnet van IenW waarin het vervoer in alle gevallen prioriteit heeft.

Conclusie

Een integrale benadering en een rijksvisie zijn noodzakelijk. Om een robuust basisnet te realiseren dat kan rekenen op de steun van de decentrale overheden is het volgende nodig:

A. Een toetsingskader voor wanneer het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen onaanvaardbaar wordt, met de daarbij behorende handhaving;

B. Wettelijke sturing (handhaving) als zachte sturingsmogelijkheden onvoldoende blijken te werken om een acceptabel veiligheidsniveau, ook voor huidige bewoners, te waarborgen;

C. Een kleiner basisnet (kernnet) wat is beperkt tot de routes die er toe doen, om de noodzakelijke versnelling van de woningbouw te kunnen realiseren.

Als het voorliggende voorstel robuust basisnet ongewijzigd wordt aangenomen, lopen we zonder onderbouwing vooruit op strategische keuzes die in samenhang genomen moeten worden, gebeurt er niets aan het limiteren van de kans op een calamiteit en wordt niet meer gestuurd op de echte risico's. Aan de ene kant kan het vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied ongelimiteerd groeien en aan de andere kant moet er langs routes waarover nauwelijks gevaarlijke stoffen vervoerd worden bij woningbouw rekening gehouden worden met een niet aanwezig risico. Een dergelijk robuust basisnet faciliteert het vervoer maximaal, maar heeft voor de decentrale overheden en voor de veiligheid geen enkele meerwaarde. Want voor monitoring, verkenningen en het gesprek daarover heb je geen robuust basisnet nodig. Het rijk moet zich, ook zonder basisnet, inzetten voor veilig vervoer, en decentrale overheden zijn, ook zonder basisnet, verantwoordelijk voor een veilige leefomgeving.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18125
Extern Zaak ID	2387544
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	9.g
Titel	Mobiliteit: Evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2020-2025 extra budget beschikbaar gesteld voor natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur. Uit de evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer blijkt dat de aanpak positieve gevolgen heeft voor de biodiversiteit en past binnen het provinciale beleid voor meer biodiversiteit en natuurinclusief beheer. Bij de Kaderbrief 2026 wordt de keuze voorgelegd om dit beleid voort te zetten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
F.C.D. Noordberger
BU/BSP

Telefoonnummer +31235143471
noordbergerf@noord-holland.nl

Verzenddatum

03 APR 2025

Kenmerk
2387544/2387565

Betreft: evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur.

Inleiding
De groenzones langs (vaar)wegen hebben een belangrijke functie voor de flora en fauna als leefgebied en verbindingszone. Bij de provinciale infrastructuur is natuurvriendelijk beheer van de bermen en oevers dan ook essentieel.

Op 18 november 2019 is in de Provinciale Statenvergadering motie 115 aangenomen. Hiermee werd verzocht om een integrale visie op de aanpak van de biodiversiteit in onze bermen op te stellen. Deze visie 'Beheerplan verbetering biodiversiteit groenzones Provinciale Infrastructuur, Beheerprincipes' is op 9 juli 2020 door Gedeputeerde Staten aangeboden aan Provinciale Staten.

Via het coalitieakkoord 2020-2023 zijn voor deze jaren extra financiële middelen (€ 500.000 per jaar) beschikbaar gesteld voor natuurvriendelijk beheer van de provinciale bermen. Ook daarna is er voor de jaren 2024 en 2025 budget beschikbaar gesteld.
In de Kaderbrief 2025 en in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028 is opgenomen dat na de evaluatie van het 'natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur' besloten kan worden om hier structureel budget voor op te nemen in de begroting. In de Kaderbrief 2026 wordt u hierover geadviseerd.

Inmiddels is de evaluatie gereed. De evaluatie treft u aan als bijlage bij deze brief.

Het grootste deel van het budget is besteed aan het aanpassen van het maaibeheer, gebaseerd op de principes van ecologisch bermbeheer. Om te kunnen beoordelen of de biodiversiteit is versterkt ten gevolge van het aangepaste maaibeheer worden de bermen periodiek gemonitord. De eerste resultaten van deze monitoring zijn positief. Geconcludeerd kan worden dat natuurvriendelijk maaibeheer een effectieve bijdrage

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

levert aan het vergroten van de biodiversiteit in de bermen. Dit is in lijn met landelijke adviezen en onderzoek. Uit de metingen van de vegetatie en de insecten is gebleken dat (gefaseerd) maaien en afvoeren de beste resultaten oplevert. Klepelen en het laten liggen van het maaisel is voor de biodiversiteit het meest negatief en zou niet meer toegepast moeten worden.

Verder zijn verspreid over de hele provincie specifieke natuurvriendelijke maatregelen uitgevoerd in de provinciale bermen, zoals het aanbrengen van takkenrillen, het plaatsen van stammen dood hout voor insecten, het plaatsen van vleermuiskasten en nestkasten voor vogels en het graven van (padden)poelen. Ook is de functionaliteit van diverse faunapassages verbeterd. De natuur als geheel profiteert sterk van dergelijke maatregelen. Uitbreiding van het leefgebied zorgt voor vitale populaties en maakt betere uitwisseling tussen populaties mogelijk.

Natuurvriendelijk bermbeheer sluit aan bij de doelstellingen van het Masterplan Biodiversiteit en past binnen het provinciale beleid voor meer biodiversiteit en natuurinclusief beheer.

Er wordt u dan ook bij de Kaderbrief 2026 de keuze voorgelegd om het beleid 'natuurvriendelijk bermbeheer' met de benodigde begrotingsruimte van € 500.000 per jaar voort te zetten. Daarbij willen we het natuurvriendelijk maaibeheer volledig als nieuwe standaard invoeren bij de nieuwe onderhoudscontracten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

J. Olthof

1 bijlage(n)

Evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur

Evaluatie natuurvriendelijk bermbeheer langs de provinciale infrastructuur.

Kenmerk: 2387544/2387567

Opgesteld door: B&U, sector Ingenieursdiensten, Ruud van Schaik

Datum: maart 2025

Aanleiding

Op 18 november 2019 is in de Provinciale Staten vergadering motie 115 aangenomen, waarbij werd verzocht om een integrale visie op de aanpak van de biodiversiteit in onze bermen op te stellen. Deze visie 'Beheerplan verbetering biodiversiteit groenzones Provinciale Infrastructuur, Beheerprincipes' is op 9 juli 2020 door Gedeputeerde Staten aangeboden aan Provinciale Staten.

Via het coalitieakkoord 2020-2023 zijn voor deze jaren extra financiële middelen (€500.000 per jaar) beschikbaar gesteld voor natuurvriendelijk beheer van de provinciale bermen, om zo de voorstellen uit de visie uit te kunnen voeren. Ook voor jaren 2024 en 2025 is daarna budget beschikbaar gesteld (in 2024 eenmalig bij het nieuwe coalitieakkoord en in 2025 via de Kaderbrief). In de Kaderbrief 2025 en in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028 (NIKG) is opgenomen dat na de evaluatie besloten kan worden om hier structureel budget voor op te nemen via de Kaderbrief 2026.

Doelstelling

Het doel van deze evaluatie is om inzicht te geven of de aanpak natuurvriendelijk bermbeheer werkt. Hierbij worden de volgende onderzoeksvragen gesteld:

- Welke activiteiten en projecten zijn de afgelopen jaren uitgevoerd vanuit het budget?
- Heeft de extra inzet ook aantoonbaar geleid tot een hogere biodiversiteit langs de provinciale infrastructuur?
- Was het budget voldoende?
- Zijn we tevreden over de aanpak?
- Willen we de extra inzet structureel op dezelfde manier voortzetten?

Uitgevoerde werkzaamheden

In het beheerplan 'Beheerplan verbetering biodiversiteit groenzones Provinciale Infrastructuur' zijn de uitgangspunten voor het onderhoud van het groenareaal en kansen voor het verbeteren van flora en fauna beschreven. Op basis van deze visie zijn door de gebiedsaannemers concrete verbeterplannen opgesteld en is er in 2021 gestart met de uitvoering van maatregelen. Er is gekozen voor een combinatie van maatregelen verdeeld over de verschillende gebiedscontracten (onderhoudscontracten). De maatregelen bestaan uit:

1. aangepast maaibeheer
2. specifieke maatregelen

<u>Aangepast maaibeheer</u>

Het grootste deel van het budget is besteed aan het aanpassen van het maaibeheer gebaseerd op de principes van ecologisch bermbeheer.[1] Dit is gedaan omdat het belang van ecologisch bermbeheer al vele jaren wordt onderschreven door diverse provinciale en wetenschappelijke onderzoeken. Onder andere de rapportage 'Bijen in de Berm - Potentiebepaling voor ecologisch beheer van wegbermen van provinciale

[1] Veldgids ecologisch bermbeheer

wegen in Noord-Holland'[2] uit 2014. In een onderzoek van de Vlinderstichting in samenwerking met provincie Noord-Holland uit 2020 naar de betekenis van bermen voor bloembezoekende insecten.[3] Maar ook door Naturalis die de waarde heeft vertaald in de ecosysteemdiensten van de berm.[4] In alle onderzoeken wordt geconcludeerd dat klepelen[5] het meest schadelijk is en dat vooral het afvoeren van maaisel belangrijk is voor de biodiversiteit. Sinusmaaien en gefaseerd maaien (beide methodes waarbij een deel van de vegetatie blijft staan) hebben een extra positief effect voor de insectenpopulatie.

Klepelen en afzuigen (maai-zuigcombinatie) is een vorm van maaien-afvoeren, maar past minder goed bij ecologisch bermbeheer. Deze methode wordt toegepast in smalle bermen met beperkte potentie voor de biodiversiteit en op locaties waar de doorstroming van verkeer prioriteit heeft. Daarom spreken we niet overal van ecologisch maaibeheer, maar van 'verbeterd' of 'natuurvriendelijk' maaibeheer.

In de contractgebieden 1 (Kop van Noord-Holland) en 2-3 (Midden-Noord) werden voorheen bijna alle wegbermen nog geklepeld en bleef hierbij het maaisel liggen. In deze gebieden zijn de locaties met de grootste ecologische potentie gekozen voor een meer natuurvriendelijke manier van maaien. In gebied 1 wordt nu van ruim de helft van het areaal het maaisel afgevoerd. In gebied 2-3 is het maaibeheer grotendeels omgevormd naar natuurvriendelijk maaibeheer; alleen langs delen van de N194 en de nieuw aangelegde N307 zijn bermen aanwezig die nu nog worden geklepeld. In gebied 6 (Amstelland en Meerlanden) worden de bermen van de N205 en N207 nu gefaseerd gemaaid. In de andere contractgebieden (4, 5 en 7) wordt het bermbeheer nu overal op een natuurvriendelijke manier uitgevoerd.



Sinusmaaien (N245 - foto Waaksaam)



Sinusmaaien (N244)

Specifieke maatregelen

Verspreid over de hele provincie zijn specifieke maatregelen uitgevoerd zoals het aanbrengen van takkenrillen, het plaatsen van stammen dood hout voor insecten, het plaatsen van vleermuiskasten en nestkasten voor vogels en het graven van (padden)poelen. Meer verschil in terrein (hoogte, zon-schaduw, nat-droog) betekent meer variatie in de vegetatie. De flora en fauna als geheel profiteert sterk van dergelijke maatregelen: het geeft vele soorten amfibieën, zeldzame plantensoorten, libellen en dagvlinders een impuls door uitbreiding van het leefgebied. Uitbreiding van het leefgebied zorgt voor vitale populaties en maakt betere uitwisseling tussen populaties mogelijk.

---

[2] *Eindrapport Bijen in de berm*

[3] *Onderzoek naar de betekenis van bermen voor bloembezoekende insecten.pdf*

[4] *Poster_scorekaart_ecosysteem_diensten_bermbeheer*

[5] *Klepelen is een manier van maaien waarbij het gras met roterende klepels kapot wordt geslagen, waarna het fijngeslagen materiaal op de grond blijft liggen. Laten liggen van maaisel veroorzaakt verrijking (organische stof) van de bodem en hierdoor verruiging van de vegetatie: grassen en enkele dominante plantensoorten nemen toe. Karakteristieke plantensoorten en de diversiteit nemen af.*

Ook is de functionaliteit van diverse faunapassages verbeterd. Zo is de geleiding naar de voorzieningen verbeterd door het aanleggen van takkenrillen en boomstronken. De verbeterde geleiding naar de passages zorgt voor een beter gebruik van de faunavoorziening en minder verkeersslachtoffers (fauna).

Een klein deel van het budget is ingezet voor de natuurlijke bestrijding van de eikenprocessierups. In gebied 7 zijn er nestkasten geplaatst voor vogels om (extra) nestgelegenheid te creëren voor de natuurlijke vijanden van de eikenprocessierups. Veel vogelsoorten, zoals spreeuwen, mussen en (kool)mezen eten de eikenprocessierupsen. Hierdoor hoeven op den duur minder rupsen weggezogen te worden en wordt de natuurlijke balans hersteld.

Voorbeelden van de specifieke maatregelen in de verschillende contractgebieden:

Gebied 1	N248: op een perceel van 3000m2 twee poelen van totaal circa 600 m2 aanleggen en deels afgraven voor meer structuurvariatie N249: beplanting opknappen en aanvullen met inheemse struiken voor meer variatie in soorten. Een perceel van 3500m2 deels afgraven voor meer structuurvariatie.
Gebied 2-3	N511 en N512: geleidingsschermen voor amfibieën van circa 5 faunapassages verbeteren.
Gebied 4	N203: een paddenpoel van circa 600 m2 opschonen en enkele struiken verwijderen voor meer lichtinval, takkenrillen aanleggen van het vrijgekomen snoeihout.
Gebied 5	N244: paddenpoel van circa 2500 m2 opknappen (riet verwijderen en uitbaggeren) en struweelbeplanting aanplanten.
Gebied 6	N201, N205 en N232: 13 nestkasten voor vogels en 6 vleermuiskasten ophangen. N201 en N205: loopplanken voor kleine zoogdieren bij twee faunapassages vervangen. N201: natuurvriendelijke oever van circa 300 m realiseren en circa 10 knotwilgen en enkele struiken aanplanten. N205: bosplantsoen van circa 4000 m2 opknappen, bomen en struweel dunnen en takkenrillen realiseren van vrijgekomen snoeihout. N207 en N231: geleiding en schuilmogelijkheden voor kleine zoogdieren naar 4 faunapassages verbeteren bestaande uit natuurlijke materialen, zoals boomstammen en –stronken
Gebied 7	N525: circa 10 nestkasten voor vogels ophangen.

Resultaten

Om een goed beeld te kunnen krijgen of de biodiversiteit in de bermen is versterkt ten gevolge van deze aanpak heeft adviesbureau Tauw in 2021 een monitoringsvoorstel opgesteld: ‘Ontwerp van het meetnet biodiversiteit (vaar)wegbermen Noord-Holland’. Hierbij worden op ongeveer 90 locaties verschillende parameters onderzocht op het gebied van planten, insecten en bodem.
Conform het monitoringsvoorstel van Tauw moet er over een lange periode worden gemeten voordat er (wetenschappelijke) conclusies getrokken kunnen worden over de ontwikkeling van de biodiversiteit. Een periode van 5 jaar is minimaal. Op dit moment zitten we dus pas ruim halverwege deze periode.

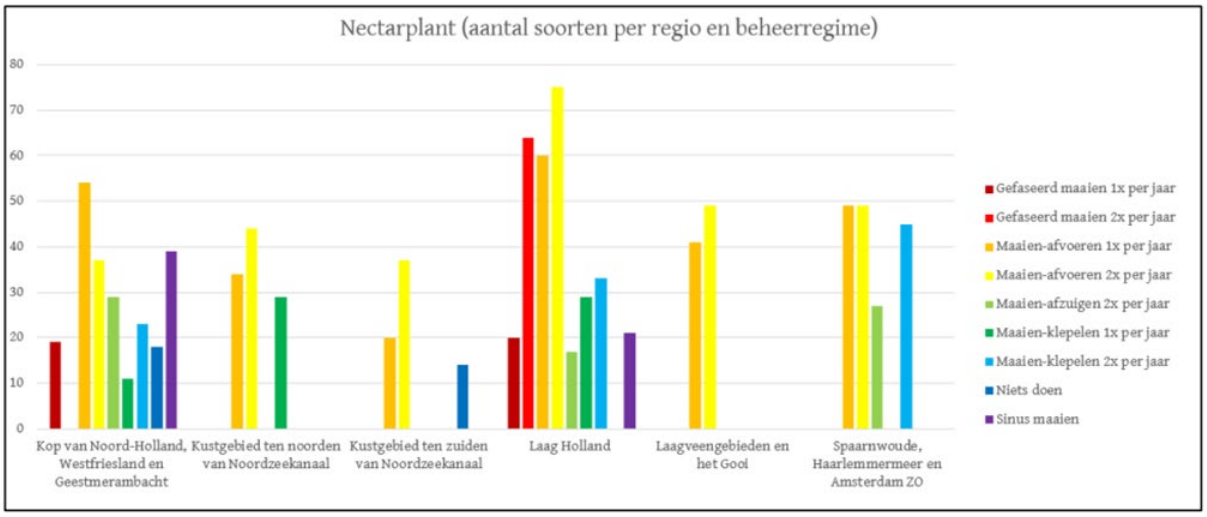
Voor de uitvoering van het meetnet is het adviesbureau WSP geselecteerd voor de periode van 2022 t/m 2025. Gedurende de eerste 2 jaar (2022-2023) is een eerste meetronde uitgevoerd. De volgende meetronde wordt medio 2025 uitgevoerd.

Behalve het type maaibeheer hebben de omgevingsfactoren, zoals bijvoorbeeld schaduw, water, landschap, grondsoort invloed op de vegetatie. Dit wordt bij de analyses meegenomen. Externe factoren waarvan de effecten pas na langere tijd zichtbaar worden, zoals klimaatverandering en stikstofdepositie, worden niet meegenomen.

Voor analyse van de resultaten is een opsplitsing gemaakt in 6 verschillende landschapsecologische regio's. Dit is gebaseerd op de indeling die is gehanteerd bij de realisatie van het Nationaal Natuurnetwerk. Uitgangspunten hiervoor zijn geografische liggen, omgevingsfactoren, bodemtype en vegetatietypen.
Per regio zijn de resultaten gerelateerd aan de verschillende vormen van maaibeheer. Niet alle maaivormen komen in alle gebieden voor; 'Niets doen' wordt bijvoorbeeld alleen toegepast in zeer schrale bermen van de duingebieden waar de vegetatie erg langzaam groeit.

Er ontstaat al een goed algemeen beeld op basis van de resultaten over 2022-2023. Zie onderstaande staafdiagrammen voor de resultaten van de eerste meting.

<u>Aantal soorten nectarplanten</u>
Het aantal verschillende soorten nectarplanten is gemeten. Deze variatie zegt iets over de beschikbaarheid van nectar voor insecten gedurende het jaar. Meer verschillende soorten nectarplanten betekent dat er gedurende een langere periode van het jaar nectar beschikbaar is. Hier kunnen meer verschillende soorten insecten van profiteren.



De soortenrijkdom van de vegetatie is bij (gefaseerd) maaien-afvoeren aanzienlijk groter dan in de bermen die worden geklepeld of bermen waar maaien-afzuigen wordt toegepast. Bij klepelen wordt het maaisel niet afgevoerd. Hierdoor wordt de grond verrijkt. Dit bevordert snelgroeiende en dominante stikstofminnende planten, zoals brandnetels en grassen. Deze planten verdringen andere planten. Bovendien kan een laag maaisel de bodem afdekken, waardoor kiemplanten en laagblijvende soorten moeite hebben om te overleven. Bij maaien-zuigen worden gelijktijdig met het maaisel ook direct de zaden afgezogen, waardoor de nectarplanten meer moeite hebben zich uit te breiden.

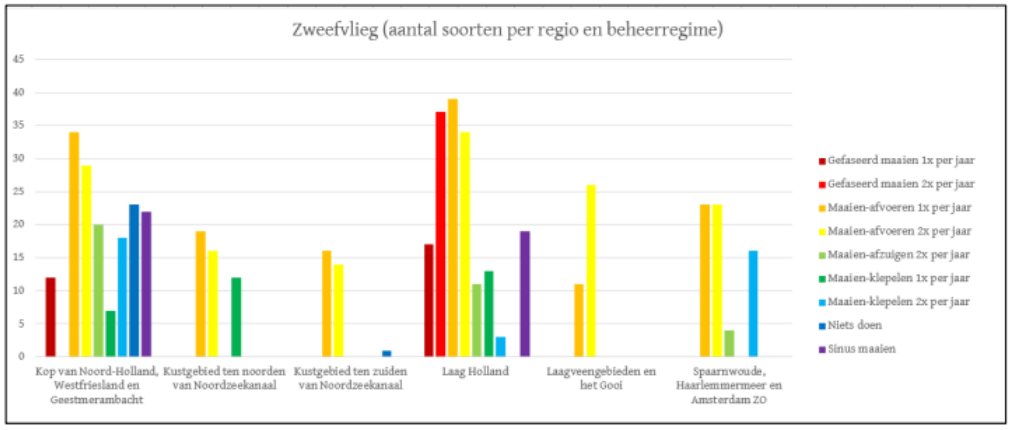
Sinusmaaien is een vorm van gefaseerd maaien en afvoeren, waarbij in totaal 4 keer per jaar wordt gemaaid. Sinusmaaien wordt beperkt toegepast, omdat dit alleen in de brede bermen kan worden gedaan. In het deelgebied Laag Holland scoort sinusmaaien vrij laag. Hier wordt slechts op 1 locatie gemonitord, waar het maaibeheer ook recent is aangepast. In het deelgebied Kop van Noord-Holland waar sinusmaaien op 3 locaties wordt gemonitord, scoort het sinusmaaien vrij hoog. Gefaseerd maaien 1x per jaar scoort vrij laag door het beperkt aantal aanwezige soorten nectarplanten. Deze vorm van maaibeheer komt heel beperkt voor en dan vooral op schrale zandige bermen. Hier groeien over het algemeen minder nectarplanten. Maar in deze voedselarme bermen groeien juist vaker bijzondere en beschermde planten.

Aantal soorten insecten

De insecteninventarisatie bestaat uit drie metingen per jaar. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar zweefvliegen, bijen en dagvlinders (ook wel 'bloembezoekende insecten'). Per meetlocatie zijn over een lengte van 100 meter en een maximale breedte van 5 meter alle aanwezige soorten geteld en gedetermineerd. Met de soortenrijkdom en de aantallen per soort kan de biodiversiteit in een gebied beoordeeld worden.

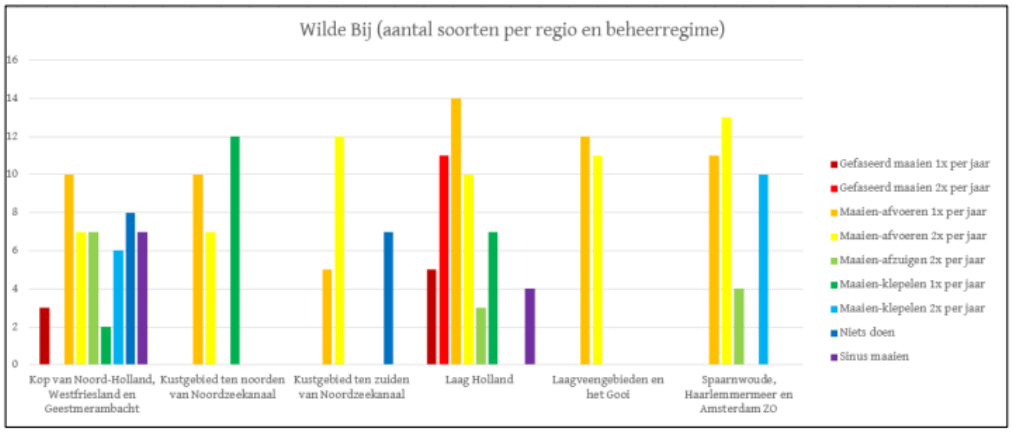
Zweefvliegen

In totaal zijn 64 soorten vastgesteld.



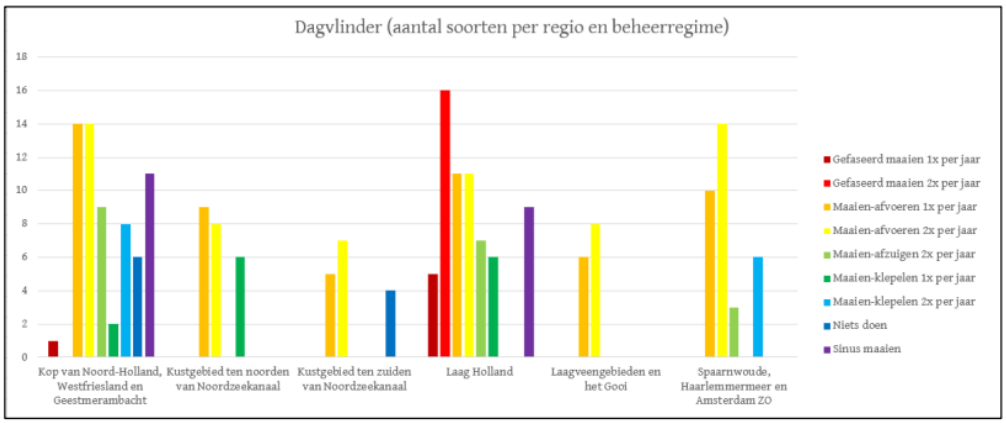
Bijen en hommels

In totaal zijn 37 soorten vastgesteld.



Dagvlinders

In totaal zijn 23 soorten vastgesteld.



Uit de bovenstaande 3 grafieken voor de verschillende soorten insecten blijkt ook dat (gefaseerd) maaien en afvoeren gunstiger is dan klepelen en maaien-zuigen. 1x per jaar maaien-afvoeren lijkt het beste te scoren voor de insecten. Hierbij moet worden opgemerkt dat dit vooral in de schrale (zandige) bermen wordt toegepast. Dergelijke bermen hebben over het algemeen een hogere biodiversiteit. In de bermen op voedselrijke gronden (klei en veen) groeit de vegetatie sneller. Hier is het beter om 2x per jaar te blijven maaien en maaisel af te voeren, omdat anders de grassen en snelgroeiende soorten (ruigtekruiden) de overhand zullen nemen.

Bij de monitoring van de insecten zijn diverse bijzondere en ook wettelijk beschermde soorten aangetroffen. Hieronder een paar foto's van aangetroffen soorten in de bermen.



Argusvlinder (N242)



bruin blauwtje (N232)



donkere wespvlieg (N208)

<u>Onderzoek wettelijk beschermde soorten</u>

Eens per 3 jaar laat de provincie een onderzoek uitvoeren naar de wettelijk beschermde flora en fauna in de bermen en bermsloten. De resultaten hiervan worden onder andere gebruikt voor het opstellen van de uitvoeringsplannen voor het onderhoud (ecologische werkprotocollen) van de gebiedsaannemers. In 2024 is dit onderzoek voor de provincie uitgevoerd door het ecologisch adviesbureau Waardenburg Ecology. Tijdens dit onderzoek zijn enkele beschermde dier- en plantensoorten zijn aangetroffen, vooral in de schrale bermen van de duinen en in de binnenduinrand.



groenknolorchis (nabij N502)



bokkenorchis (N200)



rietorchis (N205)



Duinparelmoervlinder bij de N502



Zandhagedis op een stobbenwal bij ecoduct N200

Waardenburg Ecology heeft geconcludeerd dat ecologisch maaibeheer (minimaal maaien en afvoeren in plaats van klepelen en laten liggen) een positief effect heeft voor meerdere beschermde dier- en plantensoorten. Beschermde soorten zijn vooral gevonden in de relatief voedselarme (schrale) bermen in de duinen en de binnenduinrand. Langs deze trajecten liggen ook de grootste kansen voor het verder uitbreiden van het geschikte habitat van onder andere de zandhagedis, duinparelmoervlinder en glad biggenkruid door het verder verschralen van de bermen (maaien en afvoeren in plaats van klepelen).

Resultaten specifieke maatregelen

Het effect van de specifieke maatregelen is niet apart gemonitord. Uit controles door de gebiedsaannemer blijkt dat de nestkasten voor vogels goed worden gebruikt.
De aangelegde poelen zijn effectief door de grotere variatie in terrein (hoogte, zon-schaduw, nat-droog). Hierdoor zijn voorwaarden gecreëerd om de biodiversiteit te versterken. Uit terreinbezoeken is gebleken dat de aangelegde poelen goed gebruikt worden door amfibieën, insecten en vogels, waardoor deze bijdragen aan een hogere biodiversiteit.

Budget

Voor de periode 2020-2023 is € 500.000 per jaar per jaar beschikbaar gesteld voor natuurvriendelijk bermbeheer. En voor 2024 is eenmalig bij het nieuwe coalitieakkoord € 500.000 beschikbaar gesteld.

Jaar	Budget	Uitgaven	
2020	€ 500.000	€ 0	
2021	€ 500.000	€ 110.503	
2022	€ 500.000	€ 344.051	
2023	€ 350.000	€ 382.994	Het budget van 2023 is verlaagd naar € 350.000, omdat in de eerste 3 jaar telkens geld overbleef (€ 66.588 is hiervan verplicht, maar nog niet uitgevoerd)
2024	€ 500.000	€ 422.927	

Toelichting op de bestedingen

In mei 2020 is het extra budget beschikbaar gekomen. Vervolgens zijn de gebiedsaannemers gevraagd om een maatregelenpakket (locatie afhankelijke maatregelen en ecologisch maaibeheer) voor hun contractgebied op te stellen. Er is dat jaar nog niet gestart met de uitvoering.

In 2021 is geconstateerd dat het opstellen van de plannen, de beoordeling, contractvorming en de uitvoering door de gebiedsaannemers aanzienlijk trager verliepen dan was aangenomen. Hierdoor is in 2021 slechts een klein deel van het budget besteed.

In 2022 en 2023 is bedroegen de extra kosten voor natuurvriendelijk maaibeheer ongeveer € 230.000 per jaar. De rest is uitgegeven aan de overige maatregelen ter versterking van de biodiversiteit, zie overzicht uitgaven hierboven.

In 2024 zijn in gebiedscontract 2-3 extra bermen toegevoegd met aangepast maaibeheer. Het gaat hierbij ongeveer de helft van de N307 en N197 op de locaties waar de bermen breder zijn dan 8 meter. Door de grote breedte is hier de meeste winst voor de natuur te behalen. Hier wordt het gras nu 2 keer per jaar gemaaid en afgevoerd in plaats van 1 keer geklepeld. De totale extra kosten voor het maaibeheer bedroegen in 2024 € 356.339.

Er zijn in 2024 geen eenmalige maatregelen uitgevoerd. Wel is er een harde verplichting aangegaan ter waarde van € 66.588 voor het vervangen van een bamboehaag voor inheemse beplanting langs de N245. Geplande, maar (nog) niet uitgevoerd werken zijn:

- Een natuurvriendelijke oever langs de N197 bleek uiteindelijk niet te realiseren door de aanwezigheid van een gas- en waterleiding.
- Aanleggen van poelen en bosschages in een groenstrook langs de N244 bij Purmerend is voorlopig stopgezet vanwege een onderzoek naar huisvesting voor statushouders op deze locatie.
- Het vervangen van een bamboehaag (pilot geluidscherm) voor inheemse beplanting langs de N245 liep vertraging op doordat dit pilotproject officieel nog niet was afgerond. Dit wordt nu in Q1 van 2025 uitgevoerd.
- Extra struiken aanplanten in combinatie met bomen langs de N205 bleek veel duurder dan geraamd. Hier is geen opdracht voor is gegeven.
- Kleine verbeteringen aan faunavoorzieningen in Gooi- en Vechtstreek heeft vertraging opgelopen bij de voorbereiding door de gebiedsaannemer.

Prognose 2025 en verder
Via de Kaderbrief 2025 is voor 2025 weer € 500.000 beschikbaar gesteld voor de voortzetting van de huidige werkwijze.

<u>Kosten maaibeheer</u>
De extra kosten voor het natuurvriendelijk maaibeheer in 2025 zullen vergelijkbaar zijn met 2024; dus ongeveer € 350.000. Het budget is niet genoeg om binnen de huidige gebiedscontracten volledig te stoppen met klepelen en laten liggen van maaisel. In huidige contracten zijn afspraken vastgelegd over wijzigingen en meerwerk. De prognose is dat de totale meerkosten ca. € 600.000 per jaar bedragen wanneer we met de huidige contracten alles omvormen naar verbeterd maaibeheer. Dat is dus nog ca. € 250.000 extra nodig ten opzichte van 2024.

Door in concurrentie aan te besteden wordt een meer marktconforme (lagere) prijs verwacht. We verwachten dan rond de € 400.000 (prijspeil 2024) uit te komen voor volledig natuurvriendelijk maaibeheer. De invoering van een nieuw onderhoudscontract kan een logisch moment zijn om het natuurvriendelijk maaibeheer geheel als de nieuwe standaard in te voeren. Het contract van gebied 1 (Kop van Noord-Holland) loopt eind 2025 af, waar ook het meeste wordt geklepeld. De andere gebiedscontracten waar nog voor een deel wordt geklepeld lopen door tot en met 2026 (Midden-Noord) en 2028 (Amstelland en Meerlanden).

<u>Kosten specifieke maatregelen</u>
De kosten voor de specifieke maatregelen ter verbetering van de biodiversiteit, zoals graven poelen, aanplanten van extra struiken, aanleg van takkenrillen, verbeteren van faunapassages en het plaatsen nestkasten zullen naar verwachting ca. € 100.000 per jaar bedragen.

<u>Totale kosten</u>
Totaal is dan voor de gehele aanpak (verbeterd maaibeheer en specifieke maatregelen) voor 2025 € 450.000 nodig en voor de jaren daarna structureel € 500.000 nodig.

Conclusie en advies

Natuurvriendelijk maaibeheer is effectief

Op de locaties met aangepast maaibeheer zijn de eerste resultaten positief. Geconcludeerd kan worden dat natuurvriendelijk maaibeheer een effectieve bijdrage levert aan het vergroten van de biodiversiteit in de bermen. Dit is in lijn met landelijke adviezen en onderzoek. Maaien en afvoeren moet daarom de minimale werkwijze zijn. En waar mogelijk nog meer ecologisch maaibeheer, zoals gefaseerd maaien en sinusmaaien. Klepelen en laten liggen van het maaisel is voor de biodiversiteit het meest negatief en zou niet meer toegepast moeten worden. De resultaten van het monitoringsonderzoek kunnen de komende jaren leiden tot een verdere optimalisatie van het natuurvriendelijk maaibeheer.

Natuurvriendelijk maaibeheer past binnen het provinciale beleid dat is vastgelegd in het Masterplan Biodiversiteit[6] (vastgesteld door PS op 1 februari 2021) en de NIKG 2024-2028[7].

Specifieke maatregelen zijn effectief en passen binnen vastgesteld beleid

De specifieke maatregelen zijn onderdeel van het natuurvriendelijk bermbeheer. Het zijn relatief goedkope maatregelen die een positieve bijdrage leveren aan het versterken van de biodiversiteit in de bermen. Deze maatregelen passen binnen het beleid van natuurinclusief werken, dat is vastgelegd in de NIKG 2024-2028.

Er zijn nog veel kansen om met kleine specifieke maatregelen de biodiversiteit langs de provinciale infrastructuur te versterken. Ook bijzondere en beschermde flora en fauna zal hiervan profiteren. Bij iedere onderhoudsactiviteit moet gekeken worden of er kansen zijn iets extra toe te voegen ter verhoging van de natuurwaarden.

Geleidelijk invoering van volledig natuurvriendelijk maaibeheer

Voor de huidige gebiedscontracten zijn de totale kosten voor continuering aanpak natuurvriendelijk bermbeheer geraamd op €450.000 (€350.000 voor verbeterd maaibeheer en € 100.000 voor specifieke maatregelen; prijspeil 2024)). Geadviseerd wordt om deze aanpak ook voor 2025 voor te zetten.
Wanneer bij het afsluiten van de nieuwe onderhoudscontracten het natuurvriendelijk maaibeheer geheel als nieuwe standaard wordt meegenomen bedragen de totale kosten circa € 500.000. Namelijk € 400.000 voor verbeterd maaibeheer en € 100.000 voor specifieke maatregelen. Geadviseerd wordt om dit vanaf 2026 bij het eerste onderhoudscontract in te voeren. Vanaf 2026 worden de totale kosten geraamd op circa € 500.000 bij deze gefaseerde invoering. Dit bedrag is gelijk aan het oorspronkelijk toegekende budget.

Voortzetten van monitoring natuurvriendelijk bermbeheer

Hoe langer je iets meet, hoe beter trends zichtbaar worden. Meerdere jaren monitoring en het toepassen van PDCA (plan-do-check-act) zal leiden tot meer sturing van het natuurvriendelijk bermbeheer gericht op verbetering van de biodiversiteit. Het is wenselijk om de bermmonitoring ook in de toekomst te continueren. De kosten voor monitoring van de bermen worden betaald uit het reguliere exploitatiebudget ‘Objectbeheer Groen’.

[6] *Masterplan biodiversiteit - provincie Noord-Holland.pdf*
[7] *NIKG 2024-2028*

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18089
Extern Zaak ID	2385560
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	9.h
Titel	Mobiliteit: Stand van zaken toegankelijkheid in het openbaar vervoer (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	CZ/MWO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Het openbaar vervoer is voor iedereen. Ook reizigers met een beperking moeten er zelfstandig gebruik van kunnen maken. Daarom is toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de provincie Noord-Holland erg belangrijk. In de vergadering van de Statencommissie Ruimte van 14 oktober 2024 zijn over dit onderwerp vragen gesteld. Deze vragen worden nu door Gedeputeerde Staten met een brief beantwoord.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
J.L.N. Horsman
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145316
luna.horsman@noord-holland.nl

Verzenddatum

03 APR. 2025

Kenmerk
2385560/2385911

Uw kenmerk

Betreft: Stand van zaken verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer

Geachte leden,

Toegankelijkheid is voor de provincie Noord-Holland erg belangrijk. Dit kwam ook naar voren in de Commissie Ruimte van 14 oktober 2024. Hierin werden er een aantal mondelinge vragen gesteld over de toegankelijkheid in het openbaar vervoer. Wij doen als provincie een aantal dingen om het openbaar vervoer toegankelijker te maken, zodat iedereen hier zo zelfstandig mogelijk gebruik van kan maken. Graag informeren wij u over de stand van zaken omtrent deze acties.

Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032
In 2022 hebben wij, samen met alle andere decentrale ov-autoriteiten (DOVA), ProRail, vervoerders en het Rijk, het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 getekend. Hierin committeren wij ons eraan om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor iedereen, met of zonder beperking. In dit bestuursakkoord hebben wij afgesproken om per opdrachtgever van het openbaar vervoer een 'uitvoeringsagenda' te maken. Hierin laten wij weten wat wij van 2024 tot 2028 gaan doen om het openbaar vervoer toegankelijker te maken.

Toegankelijke bushaltes
Een van de acties in de uitvoeringsagenda is het verder toegankelijk maken van bushaltes. De haltes zijn de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Dit betekent dus dat veel van de haltes in beheer zijn van gemeenten. Om ervoor te zorgen dat gemeenten hun haltes toegankelijk kunnen maken, hebben wij per 3 februari 2025 een subsidieregeling van bijna 2 miljoen euro ter beschikking gesteld. Hiermee kunnen gemeenten hun haltes toegankelijk maken volgens de CROW-richtlijnen. Dit betreft bijvoorbeeld het ophogen van een halte, het aanleggen van ribbeltegels en het zorgen voor een doorgang die breed genoeg is voor mensen in een rolstoel.

Naast het toegankelijk maken van bushaltes op gemeentelijk grondgebied, zijn wij zelf beheerder van haltes langs provinciale wegen

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

en busbanen. Vanaf januari 2025 is er een project gestart om onze eigen haltes verder toegankelijk te maken. De eerste stap is bekijken waar de meeste prioriteit ligt en waar met kleine ingrepen snel resultaat behaald kan worden. Voor haltes in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam waar de provincie wegbeheerder is, stelt de vervoerregio op dit moment een subsidie van 95% beschikbaar. Het toegankelijk maken van alle haltes in Noord-Holland is een grote klus.

We hebben in heel Noord-Holland circa 3120 haltes (exclusief het VRA-gebied). Hiervan zijn er ongeveer 1900 haltes nog niet volledig toegankelijk. Hiervan is het grootste deel van de haltes in het beheer van gemeenten. Van de 2805 haltes die in het beheer zijn van gemeenten, hebben 1715 een toegankelijkheidsopgave. Verder hebben 185 van de 315 haltes in ons beheer een toegankelijkheidsopgave. Aan het einde van deze brief volgt een planning van deze opgave.

Toegankelijke bussen
Het behouden van de toegankelijkheid van het materieel is het volgende punt uit de uitvoeringsagenda. Voor toegankelijkheid in de bus zijn de richtlijnen opgesteld vanuit het kennisinstituut CROW. In elke ov-concessie van de provincie Noord-Holland is in het Programma van Eisen (PvE) meegenomen dat alle bussen hieraan moeten voldoen. Dit zijn bijvoorbeeld eisen over de toegankelijkheid met een rolstoel e.d. Alle lijnbussen die in de ov-concessies van Noord-Holland rijden, zijn toegankelijk volgens deze eisen.

Nieuwe concessie NoordWest Noord-Holland (NWNH)
In het PvE van de nieuwe ov-concessie NWNH wordt toegankelijkheid uitgebreid meegenomen. In de recentelijk vastgestelde Nota van Uitgangspunten van deze concessie is dit ook terug te lezen. Er komt in het PvE een apart hoofdstuk over dit thema. Verder is toegankelijkheid van het materieel e.d. meegenomen door het hele stuk. Het ontwerp PvE wordt ter bespreking aan u voorgelegd vóór de zomer van 2025.

OV-knooppunten
Sinds 2010 is de provincie bezig met het verbeteren van OV-Knooppunten en de openbare ruimte rondom deze knooppunten. Om dit te kunnen bereiken zijn wij in gesprek met onder andere gemeenten, NS, ProRail en andere belanghebbende partijen. Het plan is om een Handelingsperspectief Toegankelijkheid Stationsgebieden op te stellen. Hierop volgend zullen er plannen worden gemaakt voor twee pilots vanuit dit handelingsperspectief. Tot slot is het plan om de twee pilots na uitvoering te evalueren. Dit wordt uitgevoerd vanuit het Programma OV-Knooppunten.

Bejegening richting reizigers
Het volgende punt uit de uitvoeringsagenda is bejegening richting reizigers. Toegankelijkheid houdt niet op bij het nemen van fysieke maatregelen die het reizen voor mensen met een functiebeperking vergemakkelijken, maar wordt ook bevorderd door gedrag van het

personeel richting de reiziger. De mate van dienstbaarheid bevordert de fysieke en mentale toegankelijkheid en kan de wil om het openbaar vervoer te gebruiken beïnvloeden. Goed getraind en geïnstrueerd buspersoneel kan daarom een groot verschil maken in de ervaren toegankelijkheid van reizigers met een functiebeperking. De manier waarop buspersoneel hiermee omgaat, is relevant voor de beleving van het OV. In de huidige concessies is vastgelegd dat er trainingen worden gegeven aan het personeel om ervoor te zorgen dat mensen met een beperking goed bejegend worden. De chauffeur levert assistentie aan een reiziger in een rolstoel. Verder wordt er van het personeel verwacht dat zij iedereen gelijkwaardig behandelen en zonder vooroordelen te werk te gaan.

Mobiliteitsrechtvaardighed

Er is recentelijk een onderzoek gedaan naar vervoersarmoede/ mobiliteitsrechtvaardigheid in de provincie. Dit onderzoek concludeert dat bij ongeveer 10% van de inwoners de belemmeringen bij het reizen zo groot zijn, dat het hun dagelijks leven sterk beïnvloedt. Toegankelijkheid van alle vormen van vervoer is voor deze bewoners erg belangrijk. In het onderzoek zijn een aantal oplossingsrichtingen benoemt die raken aan toegankelijkheid. Ten eerste is het belangrijk om de openbare ruimte toegankelijker te maken. De gemeente is voor het grootste deel verantwoordelijk hiervoor. Met onze subsidieregeling voor het aanleggen van toegankelijke bushaltes en veilige fietspaden stimuleren wij gemeentes hierin. De tweede oplossingsrichting is het versnellen van de uitvoering Visie Publieke Mobiliteit. Kleinschalig, toegankelijk OV kan reizigers met een fysieke beperking helpen om korte ritten met publiek vervoer te maken. Het laatste punt uit dit onderzoek is het 'realiseren van een compleet fietssysteem'. In dit kader zijn wij aan het verkennen of het mogelijk is om de OV-coach uit te breiden naar de rest van de provincie. De OV-coach is een ondersteunende organisatie die op dit moment bewoners ondersteunt in de regio waar de Vervoerregio Amsterdam opdrachtgever is voor het openbaar vervoer. Hier worden mensen begeleid voor een aantal keer bij hun reis met het OV of fiets. De OV-coach helpt ook bij het leren kennen van een route op de fiets. De fiets wordt door veel mensen gebruikt om van en naar een bushalte of station te komen. Dit lijkt ons ook van toegevoegde waarde voor ons mobiliteitssysteem.

Overige zaken

Onze reisinformatie voldoet aan de eisen van het CROW. Denk hierbij aan de digitale toegankelijkheid op de website. Er zijn eisen gesteld aan de websites waar reisinformatie te vinden is. Voorbeelden hiervan zijn de tekstgrootte te kunnen aanpassen, het contrast te kunnen wijzigen of het laten voorlezen van tekst. Daarnaast voeren mystery guests onderzoeken uit in de bussen, waar ook wordt gekeken naar toegankelijkheid. Onderdelen betreffen onder anderen de behulpzaamheid van chauffeurs bij reizigers met een zichtbare beperking, de aanwezigheid en het functioneren van de rolstoelplank, de halteomroep en het bereikbaar zijn van de stopknop. De resultaten

van dit onderzoek bespreken wij met desbetreffende gemeenten en de vervoerder.

Planning
We werken hard aan het toegankelijk houden van het OV systeem nu en in de toekomst. Zie hieronder de acties die zijn opgepakt en de planning hiervan.

Actie	Planning
Toegankelijk maken eigen bushaltes	Begin 2025: inventariseren en prioriteren haltes 2e helft 2025 - 2026: aanpassen haltes
Opstellen handelingsperspectief Toegankelijkheid Stationsgebieden	2025: opstellen plan 2026: uitvoeren pilots 2027: evalueren pilots
Verbeteren toegankelijkheid bushaltes op gemeentelijke grond	Begin 2025: openstelling subsidieregeling Verbetering Haltetoegankelijkheid 2025 (circa 2 miljoen euro) Eind 2025: verkenning nieuwe subsidieregeling Verbetering Haltetoegankelijkheid 2026 met beschikbare middelen Begin 2026: openstelling subsidieregeling Verbetering Haltetoegankelijkheid 2026
Toegankelijkheid bussen	Nu: alle lijnbussen zijn volledig toegankelijk
Bejegening richting reizigers	Nu: mystery guest onderzoeken worden uitgevoerd en acties geëvalueerd met de vervoerder 2025: de huidige eisen rondom bejegening richting reizigers worden eveneens meegenomen in het ontwerp Programma van Eisen van NoordWest Noord-Holland
Mobiliteitsrechtvaardigheid	2025: Onderzoek is besproken in de Cie Ruimte van 17 maart 2025 2025: verder onderzoek naar mogelijke implementatie OV-coach in Noord-Holland
Concessie NWNH	Begin 2025: Het verwerken van toegankelijkheidseisen in het ontwerp PvE

Wij hopen u hiermee op de hoogte te hebben gebracht van de stand van zaken rondom toegankelijkheid in het OV. Wij zullen u hiervan op de hoogte blijven houden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18132
Extern Zaak ID	2394765
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	9.i
Titel	Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 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. Inalle regio's is voortgang geboekt en wordt gewerkt om dat langetermijndoel te halen. Randvoorwaarden voor de verdere voortgang zijn voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

K. Bodewes

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143984

karin.bodewes@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 APR. 2025

Kenmerk

2394765/2394770

Uw kenmerk

Betreft: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om de Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 vast te stellen. Hierin is aangegeven hoe het doorfietsroutenetwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed of op orde zijn en welke onderdelen nog aangepast moeten worden. Deze voortgangsrapportage is gezamenlijk met de Vervoerregio (VRA) en de provincie Flevoland opgesteld en is een actualisatie van de voortgangsrapportage van een jaar geleden.

In deze brief gaan wij kort in op de achtergrond hiervan en benoemen we de totstandkoming en belangrijkste constateringen.

Achtergrond

Invulling aanbeveling Randstedelijke Rekenkamer

De Randstedelijke Rekenkamer heeft in 2022 een onderzoek[1] uitgevoerd naar het fietsbeleid van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Eén van de aanbevelingen is het opstellen van een jaarlijkse voortgangsrapportage over doorfietsroutes. De nu voorliggende voortgangsrapportage geeft invulling aan deze aanbeveling.

Doorfietsroutes

Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar en richten zich op fietsafstanden tot ongeveer 15 kilometer. Op een doorfietsroute kan op een comfortabele en veilige manier worden gefietst en er is voldoende ruimte voor alle typen fietsen: snelle én langzame. Op de belangrijkste verbindingen verbeteren we samen

[1] https://www.randstedelijke-rekenkamer.nl/onderzoek/fietsbeleid

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

met de regio bestaande doorfietsroutes en realiseren we nieuwe doorfietsroutes.

Regionaal Toekomstbeeld Fiets/RTF
De landelijke aanpak is vastgelegd in het Landelijk Toekomstbeeld Fiets. De provincie Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben dat verder uitgewerkt in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets[2], waarbij het regionale fietsnetwerk is vastgelegd.

Landelijk is als stip op de horizon gekozen voor het jaar 2040 om het doorfietsroutenetwerk in Nederland gerealiseerd te hebben. De provincie Noord-Holland (PNH), de VRA en de provincie Flevoland hebben zich aan deze doelstelling verbonden. Het betekent een proces van lange adem. Tegelijk betekent het ook: nu concrete stappen zetten om dat langetermijndoel te halen.

De provinciale ambities staan in de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027[3], die - naast de focus op het realiseren van het doorfietsroutenetwerk - ook gericht is op andere fietsroutes, de combinatie van fiets en openbaar vervoer, verkeersveiligheid, data en gedrag.

Regierol PNH
Tweederde van de doorfietsroutes ligt op gemeentelijk areaal. Vanuit een regierol werken we samen met de gemeenten aan de realisatie van het doorfietsroutenetwerk in Noord-Holland. We stimuleren deze realisatie door gezamenlijk de netwerken te analyseren en benodigde onderzoeken uit te voeren. Vervolgens maken we afspraken over prioriteiten en uitvoering. Voor onze eigen infra programmeren we die via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur/ IMPI[4] en voor de trajecten op gemeentelijk areaal verlenen we subsidies.

Voortgangsrapportage 2024

Inzicht in realisatie doorfietsroutenetwerk
De rapportage geeft voor de tweede keer inzicht in de realisatie van het doorfietsroutenetwerk van PNH, VRA en Flevoland tezamen. In de rapportage is de stand van zaken voor 2024 opgenomen en staat - per deelgebied - aangegeven hoe het netwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed of op orde zijn en welke onderdelen nog

---

[2] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Regionaal_Toekomstbeeld_Fiets

[3] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Actieagenda_Actieve_Mobiliteit_2022_2027

[4] https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Integraal%20Meerjarenprogramma%20Infrastructuur%202025-2032.pdf

aangepast moeten worden. De rapportage is een vertaling van het beeld van de ambtelijke experts van de regionale overheden, aangevuld met kennis vanuit de lokale overheden.

Voortgang in alle regio's
Uit de voortgangsrapportage blijkt dat in alle regio's werk gemaakt wordt van het doorfietsroutenetwerk. Voorbeelden zijn het opknappen en verbreden van fietspaden, o.a. tussen Heemskerk en Uitgeest (Tolpad) en in Hoorn (Berkhouterweg, route Purmerend-Hoorn) en de aanleg van fietsstraten, zoals op de Kalverdijk (route Schagen-Warmenhuizen) de Amsterdamsestraatweg in Muiden (route Amsterdam-Hilversum/Almere) en tussen Haarlem en Spaarndam (route Haarlem-Zaanstad). Ook zijn afgelopen jaar voorbereidende onderzoeken voltooid voor de regio Gooi en Vechtstreek en voor de route Zaanstad-Purmerend-Hoorn.

Tot slot

Randvoorwaarden van belang
Er wordt hard gewerkt aan de realisatie van het doorfietsroutenetwerk. Hiervoor zijn in het Coalitieakkoord extra financiële middelen beschikbaar gesteld. Voor de voortgang op de langere termijn zullen er meer middelen nodig zijn vanuit alle betrokken partijen. Dit was ook een belangrijke conclusie in het onderzoeksrapport[5] van de Randstedelijke Rekenkamer naar het provinciale Fietsbeleid. Belangrijke randvoorwaarden zijn daarnaast beschikbare capaciteit bij wegbeheerders en de markt en medewerking van het Rijk.

Met de beschikbare middelen die er zijn, blijven we ons met de gemeenten en andere partners actief inzetten voor de realisatie van het doorfietsroutenetwerk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024

[5] https://www.randstedelijke-rekenkamer.nl/onderzoek/fietsbeleid/?provincie=noord-holland



een samenwerking van

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Provincie Flevoland

Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024

Werken aan een compleet netwerk voor Noord-Holland en Flevoland

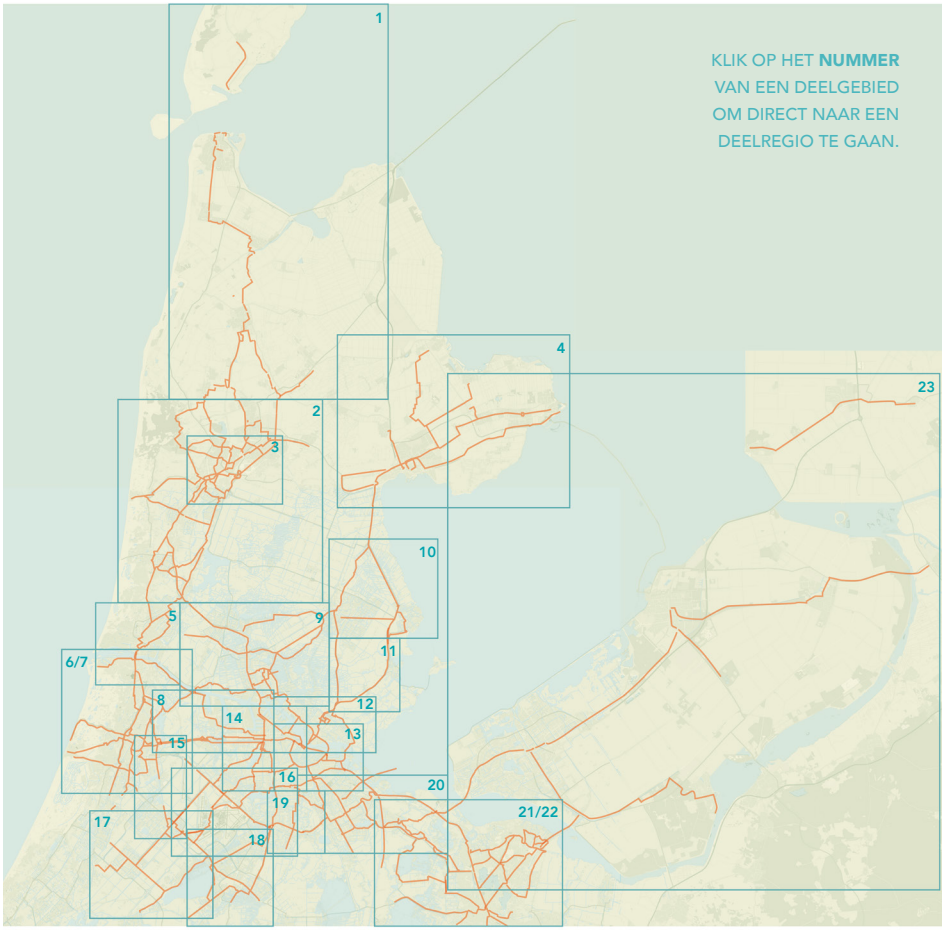
Inhoudsopgave

01 Inleiding en leeswijzer 3

02 Aanpak en ervaringen in 2024 6

03 Voortgang projecten in 2024 12

04 Doorkijk 2025 60



Colofon

Opdrachtgever: Vervoerregio Amsterdam **Opgesteld door:** Karin Bodewes, Frans Hasselaar, Margreet Solkamans, Hans van der Veen **Fotografie:** Beeldbank Vervoerregio, Jan-Albert de Leur, Michelle Dalmulder, Hans van der Veen **Vormgeving rapport en kaarten:** Kalter Ontwerpen, Seppie Groot en Laura Kalter **Metrokaart:** Anne van der Veen

In samenwerking met:

Vervoerregio Amsterdam · Provincie Noord-Holland · Provincie Flevoland

01 Inleiding en leeswijzer



01

Inleiding en leeswijzer

Waarom deze rapportage?

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam zetten zich in om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van stedelijke gebieden en omliggende landschappen te verbeteren door het aanleggen van een aantrekkelijk netwerk van doorfietsroutes.

Elk jaar stellen we een voortgangsrapportage op, mede op advies van de Randstedelijke Rekenkamer. In deze voortgangsrapportage geven we aan hoe het doorfietsroutenetwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed of op orde zijn en welke onderdelen nog aangepast moeten worden.

De rapportage is een product van de samenwerking tussen de drie overheden en is een vertaling van het beeld van de ambtelijke experts van de regionale overheden en gemeenten.

> *Deze rapportage is een product van drie samenwerkende overheden*

Doorfietsroutes

Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-Knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar en richten zich op fietsafstanden tot ongeveer 15 kilometer. Doorfietsroutes hebben een comfortabele ondergrond en zijn extra breed. Op een doorfietsroute kan op een comfortabele en veilige manier worden gefietst en er is voldoende ruimte voor alle typen fietsen: snelle én langzame. Op de belangrijkste verbindingen verbeteren we samen met de regio's bestaande doorfietsroutes en realiseren we nieuwe doorfietsroutes. Daarmee wordt het aantrekkelijker om ook voor langere afstanden de fiets te pakken. Doorfietsroutes kennen een variatie aan wegbeheerders en wegprofielen. In het algemeen hebben doorfietsroutes de volgende kenmerken:

- Bij voorkeur: brede fietspaden met beton- of asfaltverharding (uitgangspunt is dat twee fietsers naast elkaar kunnen fietsen)
- Op rustige wegen binnen bebouwde kom of in het landelijk gebied: fietsstraten
- Fietsers hebben zo veel mogelijk voorrang op kruisend verkeer
- Routes hebben bij voorkeur verlichting en kantmarkering



Leeswijzer

Deze voortgangsrapportage begint met een hoofdstuk waarin de aanpak en rol van de provincies en vervoerregio wordt geschetst. Ook gaan we in op de samenwerking met en de rol van de gemeenten en andere wegbeheerders. Daarna volgt een hoofdstuk met de belangrijkste ontwikkelingen in projecten per deelgebied. De ontwikkelingen worden op een kaart weergegeven. Tot slot volgt een doorkijk naar de geplande initiatieven voor het jaar 2025.

Landelijke en regionale aanpak

De landelijke aanpak is vastgelegd in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben dat uitgewerkt in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF, 2021), waarbij het regionale fietsnetwerk is vastgelegd. Deze voortgangsrapportage gaat alleen over het doorfietsroutenetwerk van het RTF. Dit doorfietsroutenetwerk wordt als basis gebruikt bij de uitwerkingen van de drie partijen voor het eigen vervoergebied. Een totaaloverzicht van het huidige netwerk is te zien op pagina 14.

Landelijk is als stip op de horizon gekozen voor het jaar 2040 om het doorfietsroutenetwerk in Nederland gerealiseerd te hebben. De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben zich aan deze doelstelling verbonden. Het betekent een proces van lange adem. Tegelijk betekent het ook: nu concrete stappen zetten om dat langetermijndoel te halen. De Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland hebben als aanvullende ambitie uitgesproken om zoveel mogelijk het doorfietsroutenetwerk in het eigen vervoergebied vóór 2035 te realiseren.

”Landelijk is als stip op de horizon gekozen voor het jaar 2040 om het doorfietsroute-netwerk in Nederland gerealiseerd te hebben

02

Aanpak en ervaringen in 2024



02

”

Doel is meer mensen vaker op de fiets, onder andere door te investeren in goede doorfietsroutes

Aanpak en ervaringen in 2024

Het Nationaal en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets

Zoals aangegeven is de landelijke aanpak voor doorfietsroutes vastgelegd in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets /NTF.
Het NTF is in 2022 vastgesteld en is opgesteld in het kader van het samenwerkingsverband voor de fiets: Tour de Force, in samenwerking met het Rijk, gemeenten, vervoerregio's en provincies. Het doel van het NTF is meer mensen vaker op de fiets. Dat doen we onder andere door fietsgebruik te stimuleren en te investeren in goede doorfietsroutes.

De provincies Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben dat uitgewerkt in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF, 2021), waarbij het regionale fietsnetwerk is vastgelegd. Deze voortgangsrapportage gaat alleen over de doorfietsroutes.

Rolverdeling Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten

De aanleg en het onderhoud van fietsinfrastructuur is een gedeelde verantwoordelijkheid.
Omdat een fietspad – en ook een doorfietsroute – niet stopt bij gemeente- of provinciegrenzen werken het Rijk, Provincies, Vervoerregio's en gemeenten samen in de aanleg van het doorfietsroutenetwerk.

Het Rijk

- investeert als wegbeheerder in de aanleg en het onderhoud van doorfietsroutes die lopen op het areaal van Rijkswaterstaat.
- verstrekt eens per 3 jaar € 18 miljoen aan provincies en vervoerregio's voor de realisatie van het doorfietsroutenetwerk, vanaf 2024.

Provincies

- coördineren de realisatie van het doorfietsroute-netwerk, omdat doorfietsroutes vaak gemeenten doorkruisen.
- stimuleren de aanleg van het doorfietsroute-netwerk door samen met gemeenten de netwerken te analyseren en benodigde onderzoeken uit te voeren
- verstrekken subsidies aan gemeenten voor de aanleg, verbetering en onderhoud van het doorfietsroutenetwerk. Dit helpt gemeenten om projecten te realiseren en in stand te houden die anders financieel niet haalbaar zouden zijn.
- investeren als wegbeheerder in de aanleg en het onderhoud van doorfietsroutes die op areaal van de provincie liggen (provinciale fietspaden).

Rolverdeling (vervolg)

Vervoerregio Amsterdam

- coördineert de realisatie van het doorfietsroute-netwerk, omdat doorfietsroutes vaak gemeenten doorkruisen.
- stimuleert de aanleg van het doorfietsroute-netwerk door samen met gemeenten de netwerken te analyseren en benodigde onderzoeken uit te voeren
- ondersteunt de gemeenten bij de aanleg of verbetering van het doorfietsroutenetwerk door middel van inhoudelijke betrokkenheid bij het project en door cofinanciering. Dit helpt gemeenten om projecten te realiseren die anders financieel niet haalbaar zouden zijn.
- bij gemeentegrensoverschrijdende projecten of indien gemeenten onvoldoende personele capaciteit beschikbaar hebben, levert de Vervoerregio zo nodig een projectleider
- de Vervoerregio Amsterdam is zelf geen wegbeheerder.

Gemeenten

- zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van regionale en lokale fietspaden, waaronder doorfietsroutes.

Overige wegbeheerders (zoals Rijkswaterstaat, waterschappen, recreatieschappen, (lucht)havenbedrijven)

- zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van regionale en lokale fietspaden, waaronder doorfietsroutes.

Rijksontwikkelingen 2024

In 2024 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de Uitvoeringsagenda Fiets opgesteld. Met deze Uitvoeringsagenda is een concretere uitwerking gegeven aan de koers van het NTF en de IenW Fietsambitie ’22-’25.

In de Uitvoeringsagenda staan 30 acties genoemd, verdeeld over 6 actielijnen:

- Fietsen naar het werk,
- Fiets in woningbouw,
- Fietsen voor iedereen,
- Fietsland nr. 1 wereldwijd,
- Fiets in het mobiliteitssysteem,
- Samenwerking en kennisdeling en -ontwikkeling nationaal.

Bij al deze acties is fietsverkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde.

Vanuit de 1e actielijn ‘Fietsen naar het werk’, stelt het Rijk vanaf 2024 structureel € 6 miljoen per jaar beschikbaar om via cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Het Rijk heeft in het najaar van 2024 de eerste tranche van drie jaar (€ 18 miljoen) verdeeld over twaalf doorfietsprojecten. Binnen de provincie Noord-Holland is in 2024 aan de gemeente Schagen hieruit een bijdrage van € 1,5 miljoen toegekend voor doorfietsroute F9: Schagen – Warmenhuizen – Alkmaar.

Andere acties uit deze Uitvoeringsagenda zijn o.a. de campagne Kort ritje? Da’s zo gefietst!, bijdragen aan stations-stallingen, City Deal Fietsen voor Iedereen, het programma Doortrappen: Veiliger fietsen tot je 100ste, Fiets in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en de samenwerking in Tour-de-Force verband.

Het nieuwe kabinet heeft fiets niet specifiek benoemd in het Regeerprogramma. Indirect blijft de samenwerking op fietsgebied echter belangrijk. Bijvoorbeeld voor de ontsluiting van (nieuwe) woningbouwlocaties. Hiervoor is door het kabinet € 2,5 miljard extra beschikbaar gesteld via het Mobiliteitsfonds. Over de verdeling hiervan worden in 2025 verdere afspraken gemaakt.

Resultaten en ervaringen 2024 Provincie Noord-Holland

In hoofdstuk 3 vindt u de voortgang op specifieke projecten. In deze paragraaf lichten we onder andere toe hoe de aanpak van de provincie Noord-Holland eruitziet en welke subsidies verleend zijn.

Verbeterde aanpak

In de verschillende Noord-Hollandse regio’s werkt de provincie samen met gemeenten aan de aanleg en verbetering van doorfietsroutes. Dat doet de provincie met de ‘Doorfietsrouteaanpak’. In 2024 is er gewerkt aan een verbeterde, meerjarige aanpak. De provincie heeft per regio, samen met de gemeenten, het netwerk geanalyseerd en bekeken welke projecten het meest bijdragen aan de fiets- en verkeersveiligheidsdoelen én de komende drie jaar uitgevoerd kunnen worden. Dit heeft geleid tot een lijst van (fiets)projecten die gewenst

en haalbaar zijn en waar bestuurlijk draagvlak voor is. Gemeenten kunnen tot en met 2027 bij de provincie subsidie aanvragen voor deze specifieke projecten. De lijst wordt elk jaar aangevuld en geactualiseerd. Met het inrichten van deze meerjarige aanpak voor de subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid (voorheen: Kleine Infra) werken we de komende jaren nog effectiever samen met de regio aan het bereiken van onze doelen. Aandachtspunt bij de uitvoering is de beperkt beschikbare personele capaciteit, waardoor projecten soms vertraging kunnen oplopen.

Gemeentelijke infrastructuur – verleende subsidies in 2024

Tweederde van het doorfietsroutenetwerk ligt in Noord-Holland op gemeentelijk areaal. De provincie heeft in 2024 subsidie verleend voor de volgende doorfietsroutes:

- Dijk en Waard – Doorfietsroute Beveland
- Den Helder – Aanpassen voorrangsregeling fiets binnen bebouwde kom
- Gooise Meren – Herinrichting Spiegelstraat e.o.
- Haarlem – Doorfietsroute Lodewijk van Deyssellaan en Herinrichting Pim Mulierlaan
- Haarlem – Spaarndamseweg
- Hollands Kroon – Fietspad Randweg Anna Paulowna
- Hoorn – Bromfietspad Provincialeweg (doorfietsroute)
- Hoorn – Bromfietspad Berkhouterweg
- Recreatieschap – Fietsverbinding De Groene Loper
- Schagen – Deeltraject doorfietsroute fietspad Noorderlicht-Dergmeerweg
- Schagen – Fietsstraat Kalverdijk – fase 3 herinrichting Koomdijk – Kalverdijk
- Uitgeest – Doorfietsroute Tolpad

> *Er zijn stappen gezet om meer data te koppelen aan onze Fietsnetwerkenkaart*

Provinciale infrastructuur

Eenderde van het doorfietsroutenetwerk ligt op provinciaal areaal. Voor onze eigen infra programmeren we doorfietsroutes via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur.

Actualisatie Digitale Fietsnetwerkenkaart

In 2024 hebben we de digitale Fietsnetwerkenkaart die we vorig jaar hebben ontwikkeld, voor het eerst samen met gemeentes geactualiseerd. Deze kaart vormt het bronbestand voor de kaarten in deze voortgangsrapportage.
Naast het actualiseren van de status van doorfietsroutes, zijn ook stappen gezet om meer data te koppelen aan deze Fietsnetwerkenkaart. Zo zijn er datapunten over onder andere de breedte van fietspaden die we hebben, toegevoegd aan de Fietsnetwerkenkaart. Ook een aantal verkeersveiligheidsaspecten zijn nu (deels) gekoppeld aan de fietsnetwerken. We werken stap voor stap toe naar een volledig beeld van alle fietspaden in onze provincie. Deze datapunten gaan ons ook helpen om de opgave voor doorfietsroutes beter in beeld te brengen.

Resultaten en ervaringen 2024 Provincie Flevoland

- Provincie en betrokken gemeenten hebben voor wat betreft de doorfietsroutes Lelystad-Almere en Urk-Emmeloord-Marknesse volgens planning in 2024 de nodige vorderingen gemaakt.
- Uitvoering is gegeven aan de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer wat betreft het tijdig betrekken van gemeenten, afstemming en vergelijk met (omliggende) provincies over doelen, prestaties, het in beeld brengen van obstakels en het opstellen van een voortgangsrapportage. De voorliggende voortgangsrapportage is daarvan één van de resultaten op basis van de aanbeveling van de RRK.
- In 2024 is geïnvesteerd in een provinciaal dekkend netwerk van permanente fietstelpunten in de provincie.
- Het uitvoeren van zogenaamde nulmetingen conform de landelijke systematiek. Hiertoe zijn interviews met fietsers maar ook met niet fietsers gehouden op of langs de beoogde doorfietsroutes. In Emmeloord zijn scholieren geïnterviewd omdat zij een belangrijke doelgroep vormen wat betreft het gebruik van de doorfietsroute: Urk-Emmeloord-Marknesse. Op deze wijze kan fietsstimulering effectief ingezet worden om meer mensen op de fiets te krijgen, naast investering in de aanleg/uitbreiding van fietspaden.

Resultaten en ervaringen 2024 Vervoerregio Amsterdam

Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes

In maart 2023 heeft de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes vastgesteld voor het eigen grondgebied. Hierin werd voor het eerst een programmering vastgesteld voor de aanpak van doorfietsroutes op regionale schaal. Tot die tijd lag het initiatief voor dergelijke aanpakken bij de gemeente c.q. wegbeheerder. De programmering kwam tot stand op basis van de volgende afweegcriteria:

- Verkeersveiligheid
- Ruimtelijke ontwikkelingen/woningbouw
- Kans op veel fietsgebruik (fietspotentie)
- Haalbare kansen op meer directe (ontbrekende) fietsroutes

Belangrijk is en blijft dat flexibel wordt omgegaan met de programmering van initiatieven. Als de gemeente of wegbeheerder serieuze plannen heeft om eerder aan de slag te gaan, dan kijkt de Vervoerregio op welke manier dit kan worden ondersteund. De eerste twee jaar ervaring met het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes leert dat die flexibiliteit er is. De meest actuele programmering van nieuwe initiatieven voor doorfietsroutes staat vermeld in hoofdstuk drie bij de toelichting van de deelgebieden. Deze vervangt de vastgestelde programmering uit 2022.

Naast flexibiliteit zijn ook meekoppelkansen belangrijk bij de aanleg van doorfietsroutes, zoals goed aansluiten bij beheer en onderhoudsprojecten van gemeenten en wegbeheerders. Als een (bestaand) fietspad toch onderhouden moet worden, zijn er kansen om het voor de fietser meer comfortabel te maken. Bijvoorbeeld door een tegelpad te vervangen door geasfalteerde fietspaden. Of om de fietspaden veiliger te maken door het fietspad breder te maken, zodat fietsers veilig naast elkaar kunnen fietsen of elkaar veilig kunnen inhalen. Andere voorbeelden van meekoppelkansen zijn het verbeteren van doorfietsroutes bij dijkverzwarings-projecten of bij de (her)ontwikkeling van gebieden door woningbouw.

Fasering voorbereiding en aanleg doorfietsroutes

De Vervoerregio Amsterdam kent bij aanleg van infrastructurele projecten, zoals doorfietsroutes, vijf verschillende fasen in de voorbereiding van de aanleg:

- **Initiatieffase**: start van het project wordt bepaald, wat willen we bereiken, wie doet mee?
- **Verkenningsfase**: oplossingsrichtingen worden onderzocht.
- **Planstudiefase**: voorkeursoplossing wordt bepaald, kosten inzichtelijk gemaakt en voorzien van een financiële dekking.
- **Planuitwerkingsfase**: uitwerken van de voorkeursoplossing, soms ook planologische procedures en voorbereiding van de aanbesteding.
- **Realisatiefase**: het project wordt uitgevoerd ‘op straat’.

> *Als een (bestaand) fietspad toch onderhouden moet worden, zijn er kansen om het voor de fietser meer comfortabel te maken*

Bij ‘eenvoudige’ doorfietsrouteprojecten hoeven niet alle fasen doorlopen te worden en kunnen deze stappen richting de uitvoering sneller genomen worden. In deze rapportage worden daarom de verkenningsfase, planstudiefase en planuitwerkingsfase samengenomen. Besluiten over de overgang van de ene fase naar een volgende fase worden genomen door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Deze zogenaamde ‘promotiebesluiten’ staan vermeld in de toelichtingen bij de deelgebieden in hoofdstuk 3.

Ondersteuning door Vervoerregio Amsterdam

Het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes van 2023 heeft een impuls gegeven aan het bieden van ondersteuning aan gemeenten en wegbeheerders om projecten van start te laten gaan. Vaak nemen gemeenten en wegbeheerders hierin het voortouw. Maar soms kan de Vervoerregio helpen door een (neutrale) projectleider te leveren. Dit is in 2024 onder meer gebeurd voor de doorfietsroute tussen Zaandam en Hoorn (Corridor Amsterdam – Hoorn) en de F205 Santpoort-Noord – Haarlem – Hoofddorp. Voor de doorfietsroute Noordelijke Duin- en Bollenstreek – Haarlemmermeer levert de Vervoerregio ook een projectleider. Dit zijn alle studies naar de meest optimale doorfietsroutes over wat langere afstanden en over verschillende bestuurlijke grenzen heen. Studies waarbij meerdere overheden betrokken zijn. Deze ondersteuning in personele capaciteit door de Vervoerregio wordt in algemene zin gewaardeerd door de betrokken partijen. Maar soms kan ook extra ondersteuning worden geboden voor een project binnen één gemeente, zoals in 2024 is gebeurd bij de Planstudie doorfietsroute Edam – Volendam.

Doorfietsroutes als onderdeel van Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

De doorfietsroutes in het grondgebied van de Vervoerregio zijn sinds 2024 als een herkenbaar onderdeel opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio. Dit uitvoeringsprogramma omvat alle programma’s en projecten waar de Vervoerregio bij betrokken is en geeft een financieel meerjarenoverzicht van alle infrastructurele projecten. Het UPM is hier te downloaden: Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 – Vervoerregio Amsterdam

> *”Het Uitvoerings-programma MRA Doorfietsroutes van 2023 heeft een impuls gegeven om projecten van start te laten gaan*

03

Voortgang projecten in 2024



03

Belangrijkste ontwikkelingen in 2024

Ontwikkelingen in projecten

Dit hoofdstuk geeft de stand van zaken weer van projecten van verschillende tracéonderdelen van het doorfietsroutenetwerk. Op de volgende pagina staat een overzichtskaart van het volledige doorfietsroutenetwerk van de provincies Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Klik op een deelgebied om direct naar een deelregio te gaan.

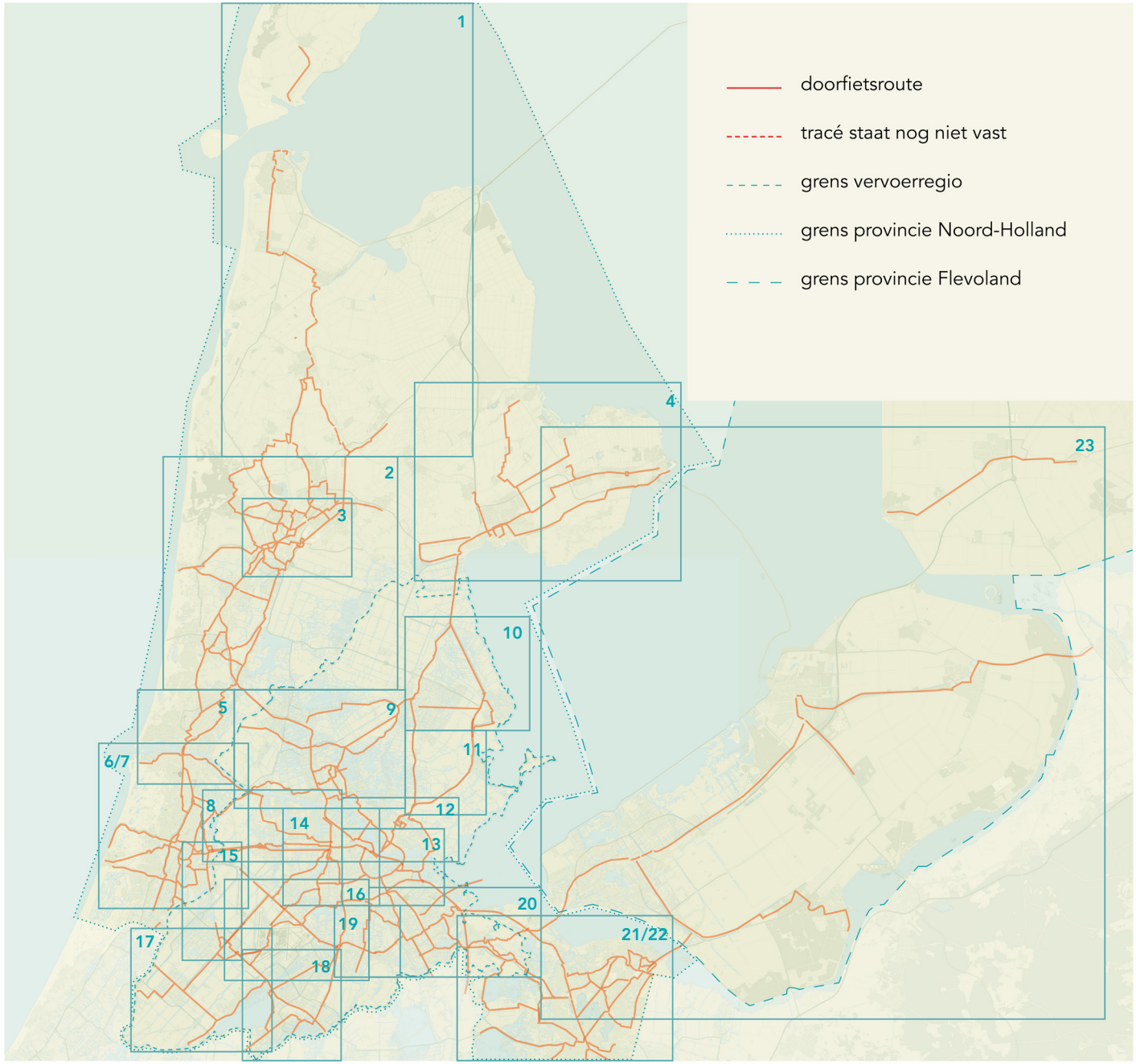
Elke deelregio start met een kaart, gevolgd door een toelichting. Op de kaart staat hoe het doorfiets-routenetwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed of op orde zijn en welke onderdelen nog aangepast moeten worden. De verschillende kleuren en vlaggen bij trajectdelen geven de actuele stand van zaken aan.

De gebruikte legenda in de overzichtskaarten is als volgt:

- secties waar een initiatief nodig is
- (plan)studies, planuitwerkingen voor secties waar het tracé al bekend is
- (plan)studies, planuitwerkingen voor secties waar het tracé nog moet worden bepaald
- secties die in 2025 of 2026 in uitvoering zijn
- secties van gerealiseerde projecten waar nog verbeteringen mogelijk zijn
- secties van gerealiseerde projecten die voldoen aan de meest belangrijke kwaliteitseisen van doorfietsroutes: voldoende breedte, gesloten verharding en verlichting
- secties waarvan het tracé nog niet vast staat
- secties waar – ten opzichte van de programmering – versneld een initiatief is genomen
- secties waar extra (bestuurlijke) aandacht voor nodig is om het project verder te brengen
- secties die te maken hebben met een barrière op de route zoals kruisingen met een vaarweg, spoorlijn, auto(snel)weg, dijk etc.

Vervoerregio, Noord-Holland en Flevoland | Het totale doorfietsroute netwerk

KLIK OP HET **NUMMER** VAN EEN DEELGEBIED OM DIRECT NAAR EEN DEELREGIO TE GAAN.



1 Kop van Noord-Holland | overzicht

1 Den Burg – Veerhaven Texel via Pontweg N501

2 *Den Helder – Julianadorp via Nieuweweg:*

2a Veerhaven TESO – Molenplein

2b Molenplein – Koningsplein

2c Koningsplein – Brakkeveldweg

2d Brakkeveldweg – Middenweg

2e Middenweg – Langevliet

2f Zuiderhaaks – Noorderhaven

3 Ontbrekende schakel Noorderhaven, Julianadorp

4 Julianadorp – Anna Paulowna via Molenvaart

5 Nieuweweg, Anna Paulowna ✓

6 Randweg, Anna Paulowna

7 *Anna Paulowna – Schagen via Oudesluis:*

7a Anna Paulowna – Oudesluis via Lagedijk

7b Oudesluis ontbrekende schakel langs spoor

7c Westfriesedijk naar Schagen langs N241

7d De Slenk/Schaar/Thorbeckestraat naar Schagen station

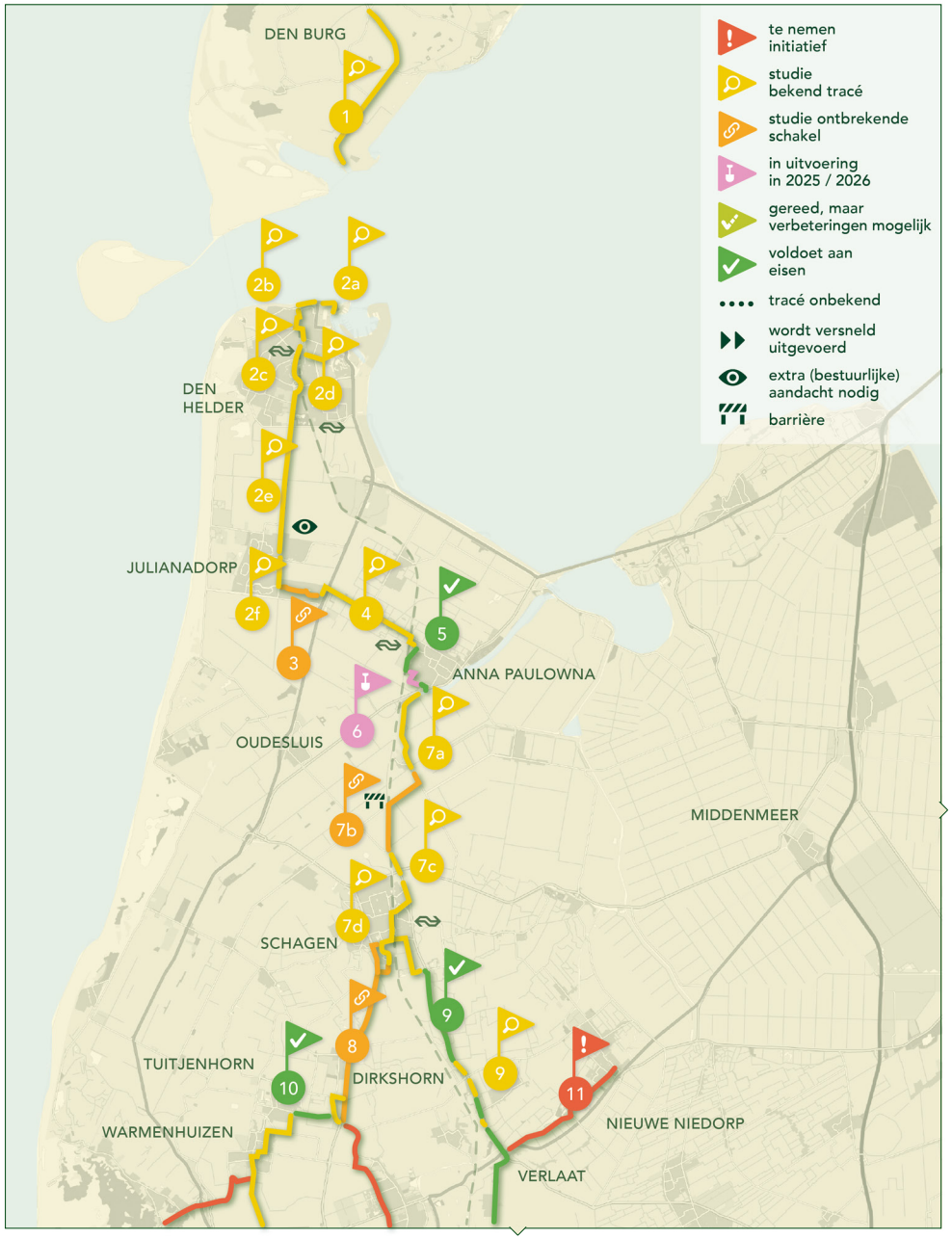
8 Schagen – Dirkshorn via N245

9 Schagen – Verlaat via N241 ✓ ✓ ✓

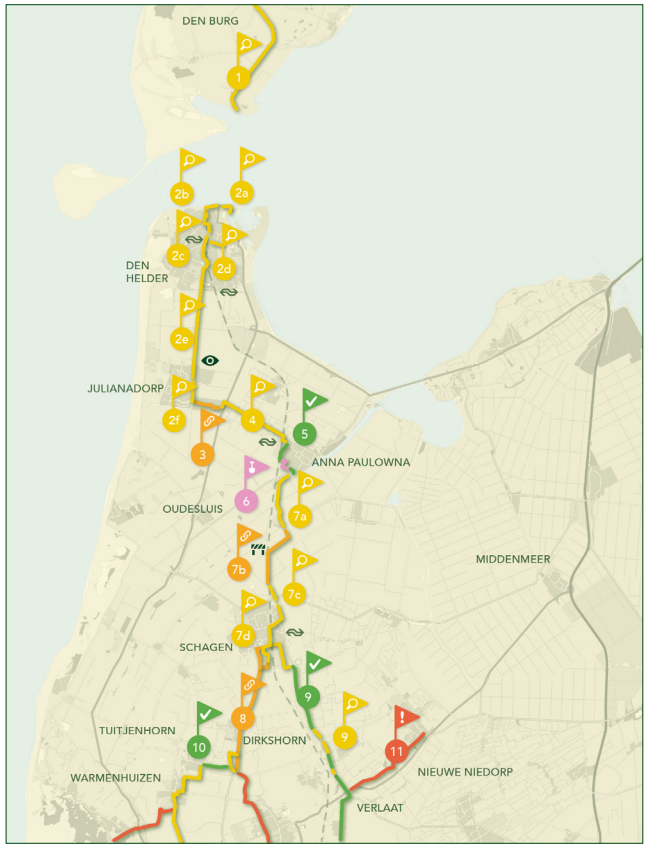
10 Dirkshorn – Warmenhuizen via Tuitjenhorn ✓

11 Nieuwe Niedorp – Verlaat via Dorpsstraat !

Route *Warmenhuizen – Alkmaar* en *Dirkshorn – Broek op Langedijk* zie kaart 2



1 Kop van Noord-Holland | toelichting



Algemeen

- De belangrijkste doorfietsroutes in deze regio zijn Den Burg – 't Horntje, Den Helder – Julianadorp – Anna Paulowna – Schagen, Schagen – Warmenhuizen/ Tuitjenhorn – Alkmaar en Schagen – Zijdewind – Heerhugowaard;
- Er is ook een route in beeld naar Nieuwe Niedorp en Winkel (vlag 11), maar die staat gepland voor na 2027;
- Diverse onderdelen van deze route liggen op provinciaal areaal: N501, N250, N245 en N241.

Prioritaire route coalitieakkoord Noord-Holland: Schagen – Alkmaar en doorfietsroute Den Helder – Schagen

Op deze route is de schakel langs de provinciale weg N245 tussen Schagen en Dirkshorn een essentieel onderdeel, omdat er nog geen fietspad ligt. De gemeente Schagen heeft diverse gemeentelijke onderdelen van deze route in studie. De provincie heeft voor haar deel budget gereserveerd om de studiefase te starten.
De betrokken gemeenten hebben commitment uitgesproken andere delen te gaan realiseren van 2025 tot en met 2027.

Bijzondere projecten

Ontbrekende schakel Oudesluis (vlag 7)

Tussen Schagen en Oudesluis ligt een ontbrekende schakel langs het spoor. Onderstaande partijen voeren gesprekken om een plan voor de route te gaan uitwerken:

- Prorail, i.v.m. een door hen te saneren onbewaakte spoorwegovergang en ligging dicht langs het spoor;
- Hoogheemraadschap en provincie Noord-Holland, omdat een deel van de gronden in hun bezit is;
- Eigenaar van aanliggend perceel, waar plannen zijn om een zonneveld te realiseren.

Voortgang 2024

- Eind 2024 heeft RHDHV de rapportage met ontwerpen voor de doorfietsroutes in deze regio opgeleverd en ook voor de ontbrekende schakel Oudesluis.
- De provincie heeft in 2024 subsidie verstrekt aan:
  - gemeente Hollands Kroon voor het realiseren van een vrijliggend fietspad langs de Randweg in Anna Paulowna (kaart 1, vlag 6);
  - gemeente Schagen voor een fietspad langs het Noorderlicht en Dergmeerweg langs Warmenhuizen (kaart 2, vlag 1a);
  - gemeente Schagen voor het realiseren van de tweede fase van de fietsstraat Kalverdijk (kaart 1, vlag 10);
- Het Rijk heeft in 2024 subsidie toegewezen aan:
  - gemeente Schagen voor het realiseren van een vrijliggend fietspad tussen Warmenhuizen en Alkmaar langs de Diepsmeerweg (kaart 2, vlag 1a)
- De provincie heeft in 2024 de route langs de N245 (route coalitieakkoord) opgenomen in de studiefase van het IMPI (kaart 1, vlag 8).

2 Regio Alkmaar | overzicht

1 *Warmenhuizen – Alkmaar (via Geestmerambacht):*

1a Diepsmeerweg, Warmenhuizen ⌕
(begin route zie kaart 1)

1b Nauertogt, Dijk en Waard ✓

2 Dirkshorn – Oudkarspel – Broek op Langedijk (via Westelijke Randweg en Ambachtsdijk) !
(begin route zie kaart 1)

3 Heerhugowaard – Zuid Scharwoude (via bedrijventerrein Zandhorst) ⌕

4 *Heerhugowaard – Verlaat:*

4a Middenweg/Verlaat, de Noord ✓

4b Middenweg, tussen de Noord en Krusemanlaan ⌕

5 *Heerhugowaard – Obdam:*

5a Krusemanlaan, Heerhugowaard ⌕

5b De Braken/N194 ✓

6 Alkmaar – Akersloot – Uitgeest !

7 Castricum – Akersloot ! ⌕ !

8 Limmen – Uitgeest (N203) ⌕

9 *Heiloo – Castricum – Heemskerk:*

9a Westerweg, Heiloo/ Limmen ⌕

9b Soomerwegh/Dorpsstraat, Castricum ⌕ ✓ ⌕ ✓

10 Castricum – Uitgeest !

11 Heiloo – Egmond aan den Hoef (via Zeeweg) !

12 Alkmaar – Egmond aan Zee (via Hoeverweg/N512) !

13 Bergen – Schoorl – Warmenhuizen !

14 Limmen – Castricum 🔗

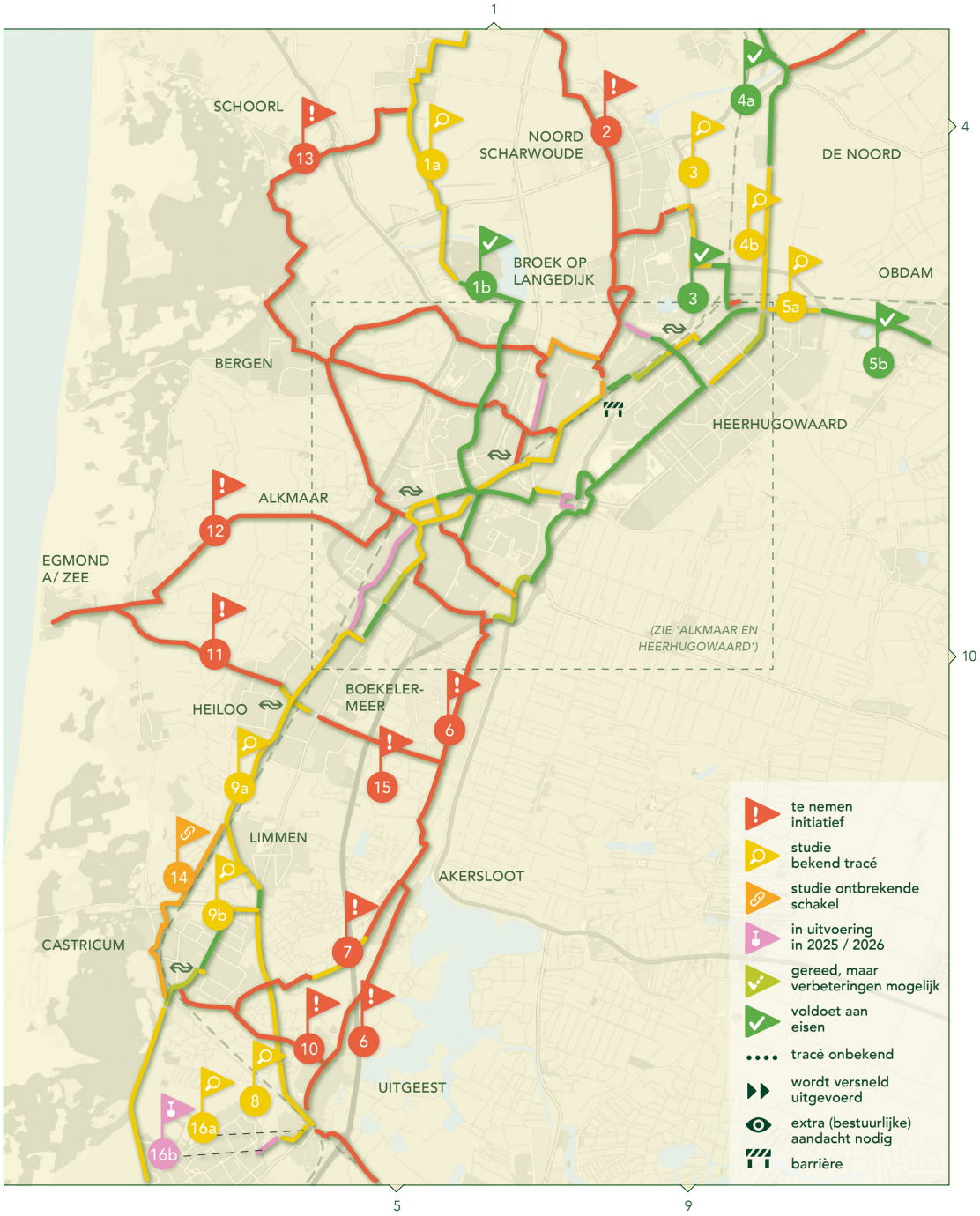
15 Heiloo – Akersloot' via Kanaalweg !

16 *Uitgeest – Heemskerk:*

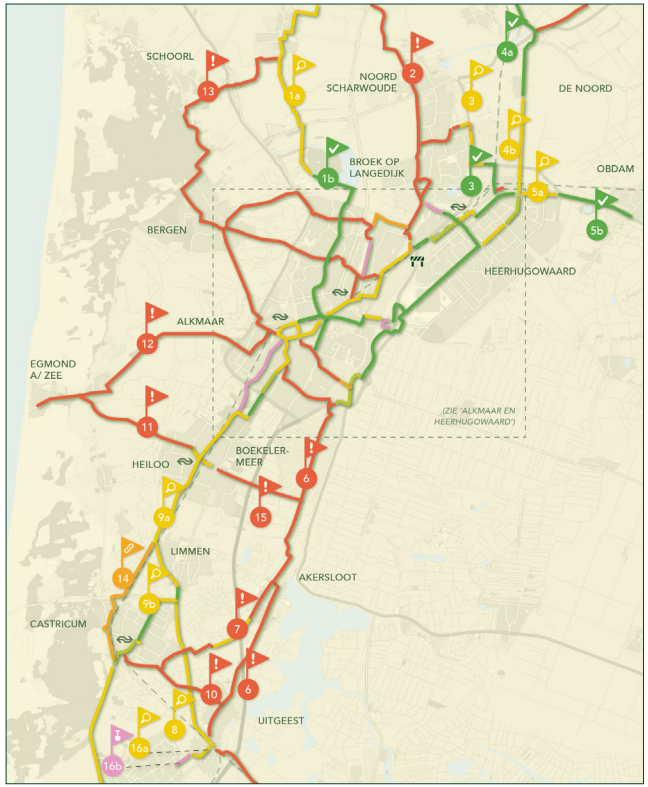
16a De Krijgsman + passage station NS Uitgeest ⌕ 👁

16b Uitgeest – Heemskerk via Tolpad 🚶

5c Tolpad/ de Krijgsman (incl passage Station NS) Uitgeest ⌕



2 Regio Alkmaar | toelichting





Soomerwegh in Castricum

Algemeen

- In 2020 hebben de regiogemeenten en de provincie gezamenlijk een intentieverklaring ondertekend om een deel van het doorfietsroutenetwerk in de regio te realiseren:
  - Broek op Langedijk – Heerhugowaard
  - Heerhugowaard centrum – Alkmaar
  - Heerhugowaard zuid – Alkmaar
  - Alkmaar – Heiloo – Limmen
  - Limmen – Castricum
  - Castricum - Uitgeest
- RHDHV heeft in 2021 onderzoek uitgevoerd naar bovenstaande routes, inclusief schetsontwerpen op een aantal routes
- Naar aanleiding van het rapport zijn onderdelen op deze routes gerealiseerd met subsidie van de provincie
- Over de precieze tracékeuzes tussen Heiloo en Castricum spelen nog wat discussies in de regio
- Een klein onderdeel van het doorfietsroutenetwerk ligt op provinciaal areaal:
  - N203 tussen Limmen en Uitgeest
  - N508 tussen Alkmaar (Oudorp) en Heerhugowaard

Bijzondere projecten

Fietstunnel station Uitgeest (kaart 2, vlag 16a)

Onder het station Uitgeest loopt de doorfietsroute door de stationstunnel. ProRail werkt samen met de gemeente aan vernieuwing van het station. De tunnel wordt door ProRail opgeknapt en de wens van gemeente en provincie is om de tunnel te verbeteren, de ruimte voor de fietser te vergroten en de (sociale) veiligheid in de tunnel te verbeteren. Voor dit project is in het addendum van de provinciale begroting 2023 een bedrag beschikbaar gesteld als bijdrage in dit project. Op dit moment werkt ProRail met de betrokken partijen aan een overeenkomst.

Voortgang 2024

- De provincie is de studiefase gestart voor de N203: groot onderhoud van de weg, inclusief verbetering van de fietsroute (kaart 2, vlag 8).
  - gemeente Uitgeest voor het opknappen van het fietspad langs de Toldijk tussen Uitgeest en Heemskerk (kaart 2, vlag 16b);
- Onderstaande projecten zijn gerealiseerd:
  - Fietspaden langs de Soomerwegh in Castricum (zie foto) zijn verbreed en uitgevoerd in rode, gekoppelde betonplaten (kaart 2, vlag 9b);

3 Alkmaar en Heerhugowaard | overzicht

1 *Heerhugowaard – Alkmaar – Heiloo (via Alkmaar NS):*

1a Westtangent/Station Heerhugowaard, Heerhugowaard ✓

1b Stationsplein/W.M. Dudokweg, Heerhugowaard ⌕ ✓

1c Ashok Bhalotrapad en -brug ✓

1d BOL bruggen en Achtergeestpad ⌕

1e Achtergeest/Hertog Aalbrechtweg, Alkmaar ⌕

1f Zeswielen/Zijperstraat, Alkmaar ✓

1g Stationsweg, Alkmaar ⌕

1h Westerweg, Alkmaar/Heiloo ↓

2 *Heerhugowaard – Alkmaar – Heiloo (via binnenstad Alkmaar):*

2a Middenweg Centrumwaard ✓

2b Middenweg tussen Centrumwaard en Middenwaard ⌕

2c Middenweg tussen Middenwaard en Stad van de Zon ✓

2d Park van Luna/Overtoom, Heerhugowaard ✓

2e Nollenweg N508, Alkmaar ⌕

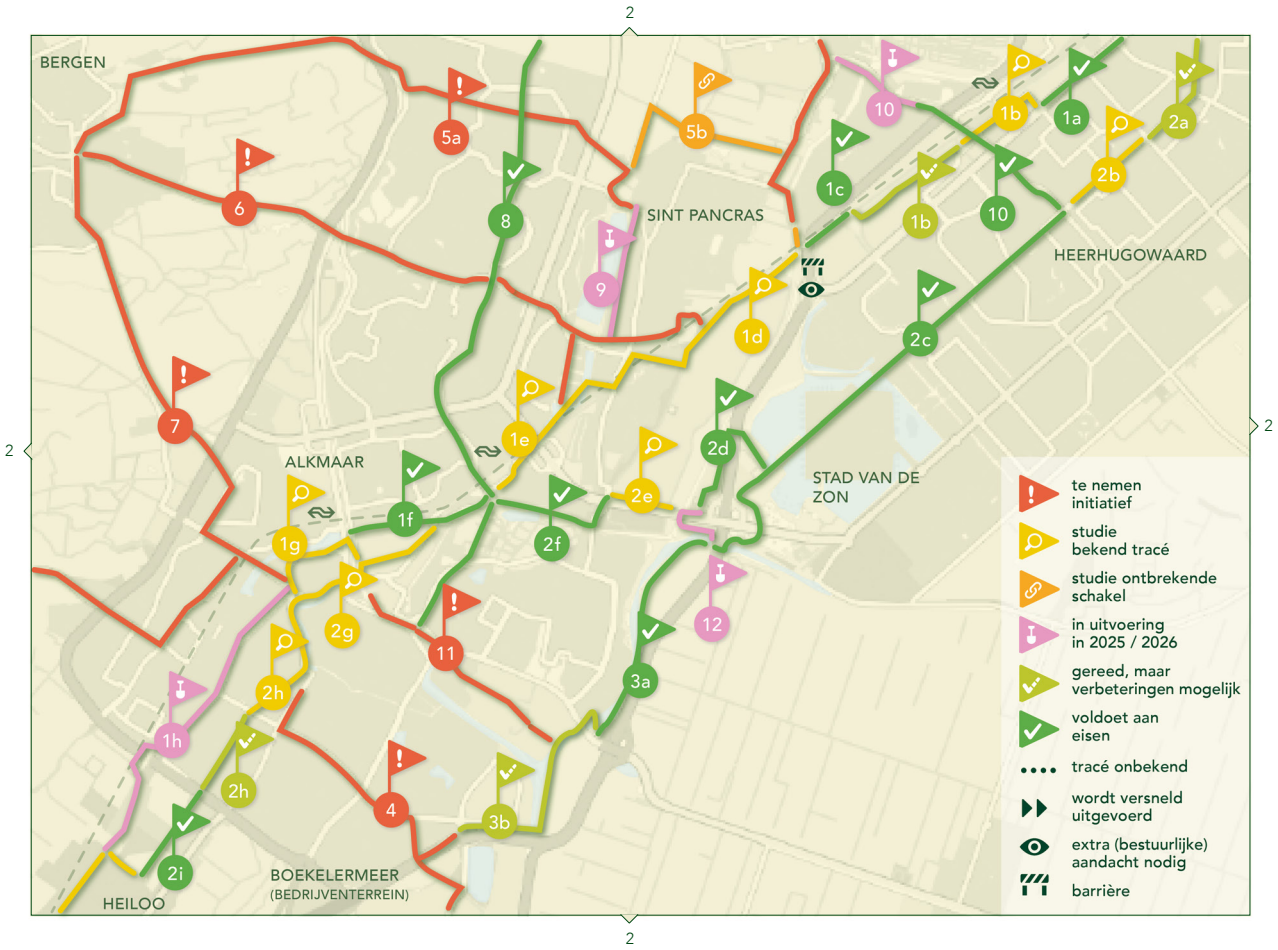
2f Hoornseweg, Alkmaar ✓

2g Koedijkerstraat, Geestersingel, Alkmaar ⌕

2h Harddraverslaan/Zanderslootpad, Alkmaar ⌕ ✓

2i Zanderslootpad, Heiloo ✓

3 *Heerhugowaard Stad van de Zon – bedrijventerrein Boekelermeer:*



3a Middenweg, Heerhugowaard en Slingerdijk, Alkmaar ✓

3b Westdijk/Leeghwaterbrug N242, Alkmaar ✓

4 Alkmaar – bedrijventerrein Boekelermeer !

5 *Bergen – Broek op Langedijk*

5a Bergen – Sint Pancras (via Rekervlotbrug en Daalmeerpad) !

5b Sint Pancras – Broek op Langedijk (via Groene Loper) 🔗

6 Bergen – Heerhugowaard (via Koedijkervlotbrug en Sint Pancras) !

7 Bergen – Alkmaar (via Bergerweg N510) !

8 Molentochtpad, Alkmaar ✓

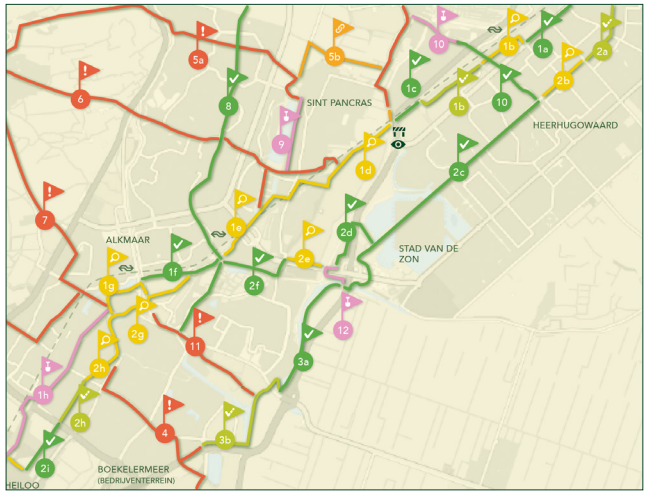
9 Gedempte Veert, Sint Pancras ↓

10 Broekerweg/Zuidtangent, Heerhugowaard ✓ ↓

11 Frieseweg/Kanaaldijk, Alkmaar !

12 Huygendijk, Huygen fietsbrug ↓

3 Alkmaar en Heerhugowaard | toelichting



Algemeen

Zie toelichting kaart 2

Bijzondere projecten

BOL-brug(gen) (kaart 3, vlag 1d)

Bij de spoorbruggen over Kanaal Alkmaar – Omval – Kolhorn en de provinciale weg N242 komen allerlei uitdagingen samen: een oude spoorbrug, wensen voor de (te lage) spoorbrug over de N242, flinke omrijdafstanden voor fietsers en gebrekkige kwaliteit en veiligheid van de fietspassage over de brug over het kanaal.
De provincie is hierbij ook betrokken als vaarwegbeheerder van het Kanaal Alkmaar – Omval – Kolhorn. De provincie verkent met partijen de mogelijkheden, met aandacht voor verbetering van de fietsroute.

Voortgang 2024

- De provincie heeft subsidie verstrekt aan:
  - gemeente Dijk en Waard voor het realiseren van doorfietsroute over bedrijventerrein Beveland in Heerhugowaard: deze is ook in 2024 gerealiseerd (kaart 3, vlag 1b);
  - recreatieschap Geestmerambacht om een nieuwe fietsroute te realiseren ten noorden van Sint Pancras (gemeente Dijk en Waard) in project Groeneloper (kaart 3, vlag 5b)
- Onderstaande projecten zijn gerealiseerd:
  - Doorfietsroute over bedrijventerrein Beveland in Heerhugowaard (kaart 3, vlag 1b).

4 Regio West-Friesland | overzicht

1 Hoorn – Medemblik via Nibbixwoud en Midwoud !

2 Hoorn – Wervershoof via Zwaagdijk-Oost !

3 Hoogkarspel – WFO-terrein via Tolweg ⌕

4 *Hoorn – Enkhuizen via Zesstedenweg:*

4a Enkhuizen: Westeinde en Hoofdstraat tot Dirk Essenlaan, inclusief passage Winkelcentrum Streekhof / station Bovenkarspel-Grootebroek ⌕

4b Stede Broec: Zesstedenweg vanaf Dirk Essenlaan tot en met P.J. Jongstraat (Hoogkarspel) ⌕

4c Drechterland: Streekweg (Hoogkarspel) van de P.J. Jongstraat tot de Dr. Nuijensstraat ⌕

4d Drechterland: Dr. Nuijenstraat & Oosterblokker van P.J. Jongstraat tot de Zuiderdracht/Boekert ⌕

4e Westblokker en Boekert !

4f Westblokker, Hoorn ✓

5 Hoorn – Station Enkhuizen via Drechterlandseweg N506 !

6 Provincialeweg, Hoorn

7 *Hoorn – Wognum:*

7a Keern !

7b Kromme Elleboogpad ✓

7c Rijsdampad ⌕

7d Hoornseweg !

8 Venneweg/Berkhouterweg, Hoorn (onderdeel van prioritaire route coalitieakkoord 2023) ✓



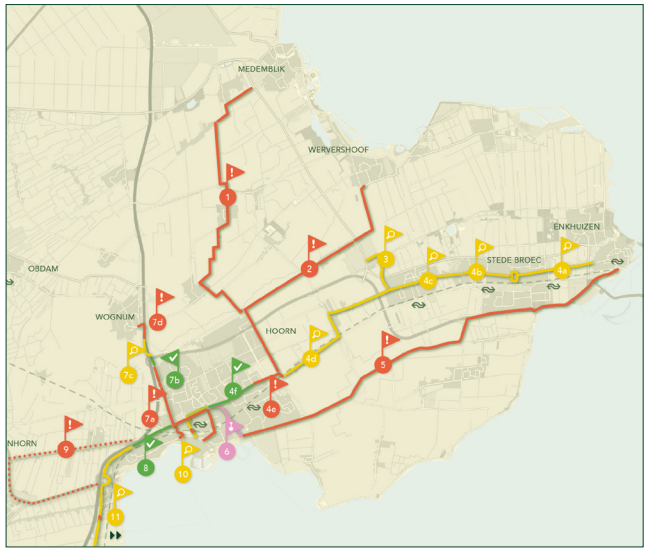
9 Hoorn – Avenhorn (nog geen tracékeuze) !

10 Koepoortsweg, Hoorn ⌕

11 Venneweg/Zesstedenweg, Koggenland (onderdeel van prioritaire route coalitieakkoord 2023) ⌕ ▸▸

Route *Heerhugowaard – Opdam* zie kaart 2

4 Regio West-Friesland | toelichting





Doorfietspad Berkhouterweg

Algemeen

- Provincie en gemeenten zijn in de regio in 2023 gestart met de doorfietsrouteaanpak;
- Gemeenten hebben de afgelopen jaren alvast onderdelen van doorfietsroutes op kwaliteit gebracht door werk-met-werk te maken;
- In 2024 hebben provincie en gemeenten een start gemaakt met het bepalen van welke routes als eerste opgepakt moeten worden. Dat gaat in ieder geval om Hoorn – Purmerend, Hoorn – Wognum, Hoorn – Enkhuizen, Obdam – Heerhugowaard;
- Voor bovenstaande routes en andere kansrijke routes zal in 2025 aanvullend onderzoek gedaan worden, inclusief ontwerpen en kostenramingen;
- Op basis van dit onderzoek zal een intentieverklaring doorfietsroutes worden aangeboden aan de bestuurders van deze regio.

Prioritaire route coalitieakkoord: Corridor Hoorn – Amsterdam en doorfietsroute van Hoorn naar Enkhuizen

Een belangrijk deel van deze route is bij de provincie in beheer en eigendom: de parallelweg en fietspad langs de N247 en een stuk van de N509 tussen Oosthuizen en Scharwoude, de Leeghwaterweg N515 tussen de Zaanse Schans en de Wijde Wormer. In samenwerking met de gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam werkt de provincie aan plannen voor deze onderdelen en investeren partijen in verbreding en verkeersveiligheid van de fietspaden.
In 2024 zijn de delen binnen de gemeente Hoorn gerealiseerd. SWECO heeft in 2024 een vernieuwd plan van aanpak gemaakt voor de rest van de route, met schetsontwerpen en ramingen.

Voortgang 2024

- De eerste kansrijke routes zijn in 2024 samen met de gemeenten verder uitgewerkt en geprioriteerd;
- Op de prioritaire route uit het coalitieakkoord zijn:
  - Fietspaden langs de Provincialeweg in Hoorn verbreed en verbeterd (kaart 4, vlag 6);
  - Doorfietspad Berkhouterweg in Hoorn verbreed en verbeterd (kaart 4, vlag 8);
  - Vernieuwd plan van aanpak voor resterende delen, inclusief ontwerpen en ramingen, opgeleverd (kaart 4, vlag 11).
- De provincie heeft in 2024 subsidie verstrekt aan bovengenoemde route:
  - Fietspaden langs de Provincialeweg in Hoorn, verbreed en uitgevoerd in gekoppelde betonplaten (kaart 4, vlag 6)
  - Doorfietspad Berkhouterweg in Hoorn, verbreed en uitgevoerd in gekoppelde betonplaten (kaart 4, vlag 8)

5 Regio IJmond (noord) | overzicht

1 *IJmuiden – Amsterdam Westpoort:*

1a IJmuiden – pont Velsen – Velsen-Zuid !

1b Velsen-Zuid – passage Wijkertunnel ✓

1c Passage Wijkertunnel ⌕

1d Wijkertunnel – pont Buitenhuizen – Amsterdam Westpoort ✓'

2a Pontweg, Velsen-Noord (zuidelijk) ✓'

2b Pontweg, Velsen-Noord (noordelijk) ⌕

3 *Velsen-Noord – Heemskerk (centrum), 'Doorfietsroute IJmond West':*

3a Grote Hout- of Koningsweg/ Wenkebachstraat, Velsen-Noord ✓'

3b Westerhoutweg, Beverwijk ✓

3c Warande/ Wijk aan Duinerweg, Beverwijk ✓' ⌕

3d Van Heemskerckstraat, Heemskerk ✓

3e Jan van Kuikweg, Heemskerk ↓

4 *Velsen-Noord – Heemskerk (via NS-stations): 'Doorfietsroute IJmond Oost':*

4a Velsertraverse, Velsen/ Beverwijk ↓

4b Wijckermolen, Beverwijk !

4c Spoorsingel, Beverwijk ✓

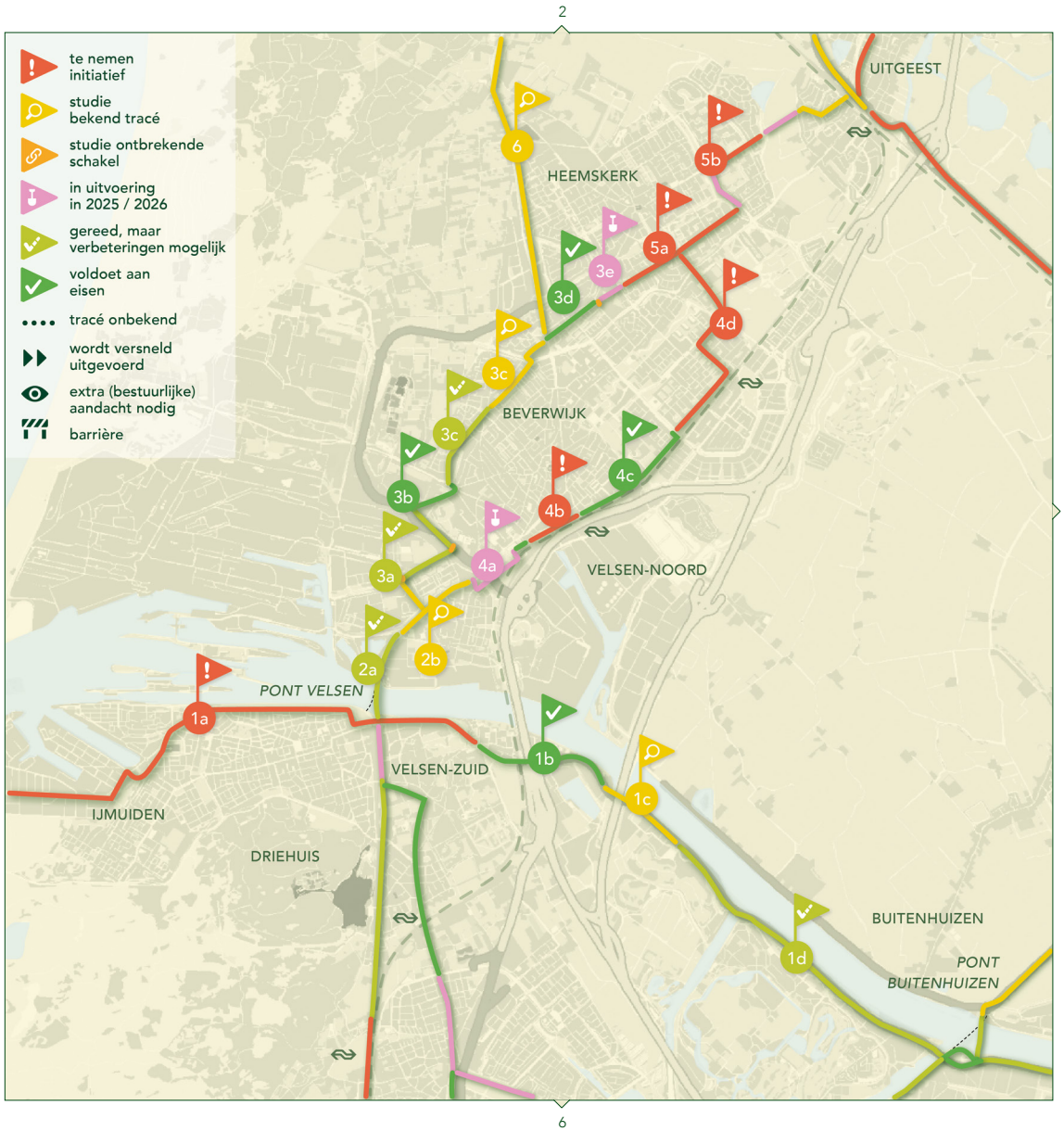
4d Div. straten, Beverwijk !

5 *Heemskerk – Uitgeest:*

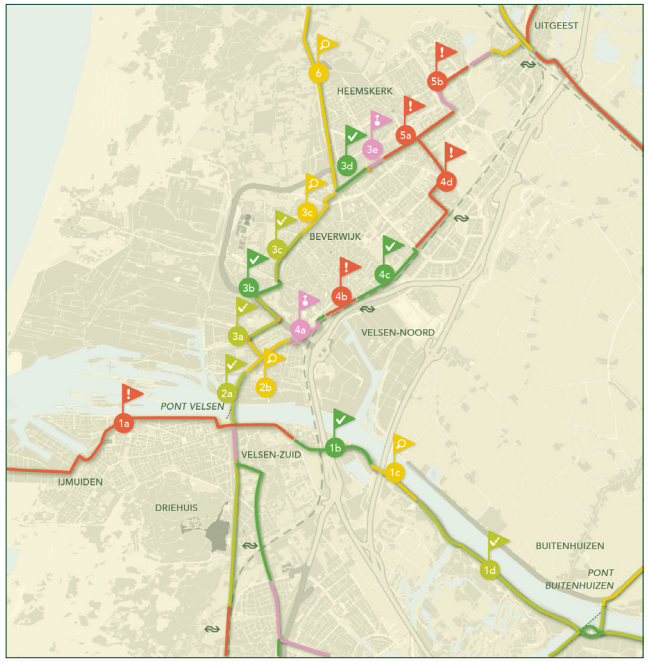
5a Jan van Kuikweg, Heemskerk !

5b De Baandert/ Maerelaan, Heemskerk ↓ ! ↓

6 Heemskerk – Castricum (via Rijksstraatweg) ⌕



5 Regio IJmond (noord) | toelichting



Algemeen

- In 2018 hebben provincie en gemeenten de intentieverklaring 'Metropolitane fietsroutes' ondertekend. Deze doorfietsroutes zijn vastgelegd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.
- Het gaat om meerdere routes en verbindingen: o.a. de noord-zuid route Heemskerk – Haarlem – Heemstede (F208), de route Haarlem – Amsterdam (F200), Santpoort-Noord – Haarlem – Hoofddorp (F205) en de Fietsring Haarlem die deze routes met elkaar verbindt. Diverse doorfietsroutes in deze regio lopen door in Vervoerregiogebied.
- In de praktijk bestaat de regio uit 2 sub-regio's:
  - IJmond: heeft een samenwerkingsverband via de Omgevingsdienst IJmond.
  - Zuid-Kennemerland: heeft een samenwerkingsverband in de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
- Zuid-Kennemerland heeft in 2024 gewerkt aan een regionale prioritering voor doorfietsrouteprojecten. De uitkomsten daarvan zijn als input gebruikt voor de meerjarige projectenlijst bij de subsidieregeling voor Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025-2027.
- Ook in de IJmond zijn de meest urgente projecten in het doorfietsroutes geselecteerd en opgenomen in de meerjarige projectenlijst bij de subsidieregeling.

Bijzondere projecten

Pont Velsen (kaart 5, vlag 2a)

Sinds juli 2023 vaart er nog maar één pont op deze verbinding. De provincie heeft in 2023 een bijdrage geleverd ten behoeve van de aanschaf van een extra pont door de gemeente Amsterdam (als opdrachtgever van het GVB). Op dit moment lopen de onderhandelingen met gemeente Amsterdam over aanschaf en exploitatie van een extra pont. Inzet is om in 2025 tot aanschaf te komen.

Velsertraverse (kaart 5, vlag 4a)

Op de route tussen de pont Velsen en station Beverwijk passeert de fietsroute de Velsertraverse N197 en daar is een ongelijkvloerse kruising met deze drukke verkeersader voorzien. Deze wordt uitgevoerd als onderdeel van de realisatie van de busbaan Wijkerpoort/ Wijckermolen in hetzelfde gebied. Het project is een aantal keren uitgesteld geweest vanwege perikelen rond ProRail en Tata Steel en de aanleg van een koppelstation van Tennet in het gebied. Inmiddels lijken deze problemen opgelost. Het voornemen is nog steeds om deze onderdoorgang tijdens een treinvrije periode in 2025 te gaan realiseren.



Fietsstraat Westerhoutweg, Beverwijk



Fietsstraat Maerten van Heemskerckstraat, Heemskerk

6 Zuid-Kennemerland en regio IJmond (zuid) | overzicht deel 1

1 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

2 *Pont Velsen – Haarlem West – Heemstede – Vogelenzang:*

2a Minister van Houtenlaan, Velsen-Zuid

2b Van den Vondellaan, Driehuis ✓

2c Hagelingerweg, Santpoort Noord

2d Vlielantweg/pad, Santpoort Noord ✓

2e Ontbrekende schakel langs N208

2f Lodewijk van Deysellaan, Haarlem

2g Westelijke Randweg, Haarlem

2h Ontbrekende schakel, 's Gravesandeweg, Haarlem

2i Onderdoorgang N208 Leidsevaart ✓

2j Leidsevaartweg, Heemstede ✓

3 *Velsen-Zuid – Haarlem Noord:*

3a Spoorpad / 't Princenboschpad, Driehuis

3b Santpoortse Dreef / Wijnoldy Danielsweg / Wüstelaan / Schoterkerkpad, Santpoort-Zuid !

4 *Pont Buitenhuizen – Haarlem:*

4a Pont Buitenhuizen – Spaarndam !

4b Spaarndam – Haarlem

4c Spaarndamseweg, Haarlem ✓

5 *Santpoort-Zuid – Haarlem Waarderpolder – Vijfhuizen:*

5a Vondelweg, Haarlem

5b Waarderweg, Haarlem !

5c ev *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

6 Slaperdijk Haarlem

7-12 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

13 Heemstede – Zandvoort (via Oude trambaan)

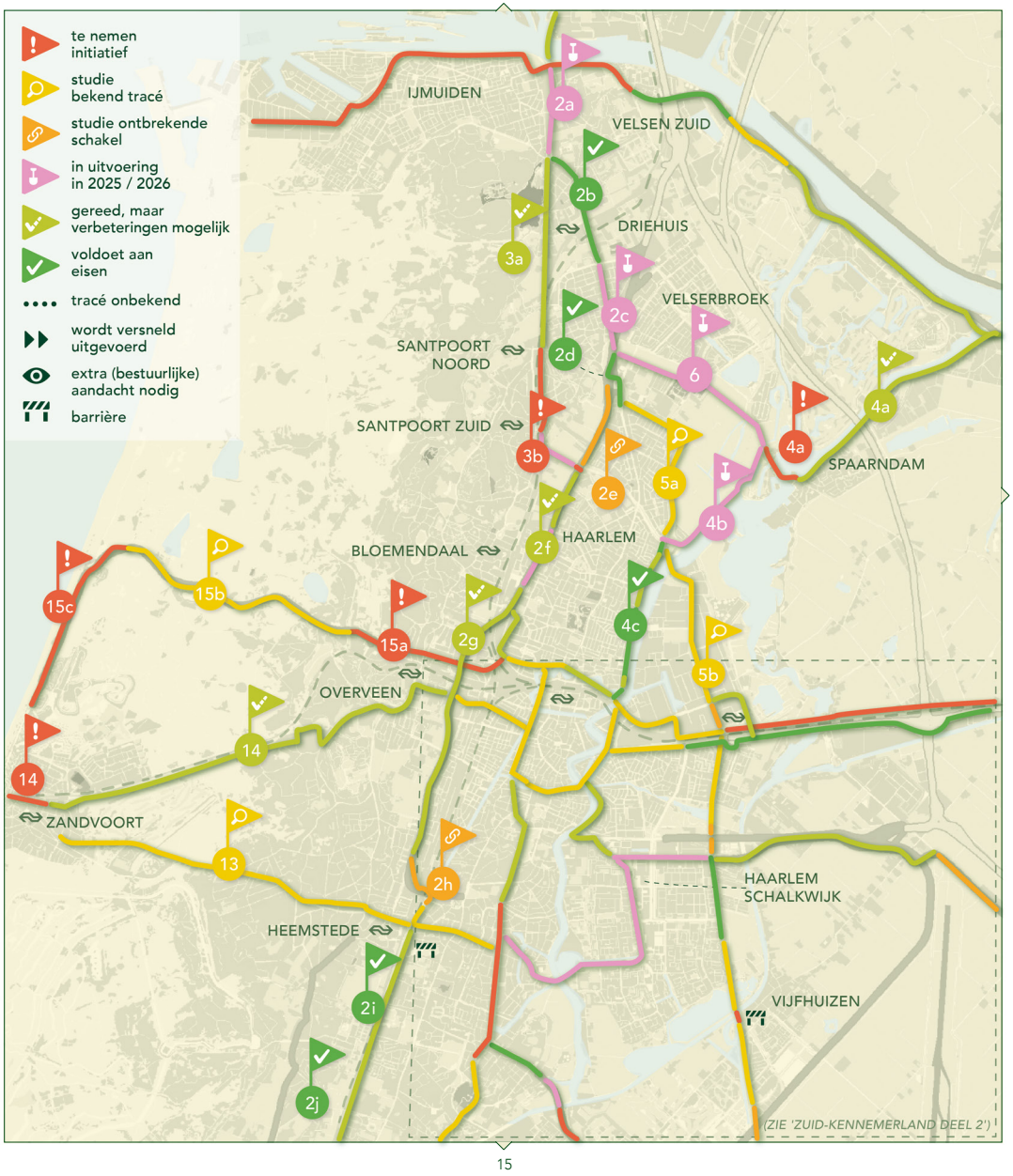
14 Haarlem – Zandvoort (via Kraantje Lek) !

15 *Haarlem – Bloemendaal aan Zee – Zandvoort:*

15a Julianalaan, Militairenweg !

15b N200, Zeeweg

15c Boulevard Barnaart, Zandvoort !



7 Zuid-Kennemerland | overzicht deel 2

1 *Fietsring Haarlem:*

1a Kenaupark – Prinsenbrug ✓

1b Prinsenbrug – Lange Brug

1c Lange Brug – Schouwburg

1d Schouwburg – Kenaupark

2 *Pont Velsen – Haarlem West – Heemstede – Vogelenzang:*

2-5b *zie kaart 6: Zuid-Kennemerland deel 1*

5c Fuikvaartweg, passage N200 en spoorlijn bij station Haarlem Spaarnwoude

5d Krekelpad, Haarlem ✓

5e Slakkepad, Haarlem

5f Barrière Ringvaart bij Vijfhuizen

6 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 1*

7 *Haarlem – Halfweg: 'Groene route':*

7a Jan van Krimpenweg / Oudeweg, Haarlem

7b Oude Notweg / Liedebrug, Haarlem/ Haarlemmermeer !

8 *Haarlem – Halfweg – Amsterdam: 'Route F200':*

8a Amsterdamsevaart, Haarlem ✓

8b Robertus Nurksweg Haarlem/ Haarlemmermeer ✓

9 *Haarlem – Boesingheliede (loopt door naar Badhoevedorp/Schiphol):*

9a Buitenrustbrug / Schipholweg / Europaweg, Haarlem ✓

9b Boerhaavelaan van Europaweg naar Krekelpad

9c Boerhaavelaan/Schipholweg van Krekelpad naar brug over Ringvaart ✓

10 *Haarlem Schalkwijk – Heemstede:*

10a Europaweg, Haarlem / César Francklaan, Heemstede

10b Lankhorstlaan/Zandvoortselaan, Heemstede

11 *Haarlem – Heemstede – Bennebroek:*

11a Van Eedenstraat/Florapark/Dreef, Haarlem ✓

11b Heemsteedse Dreef, Heemstede !

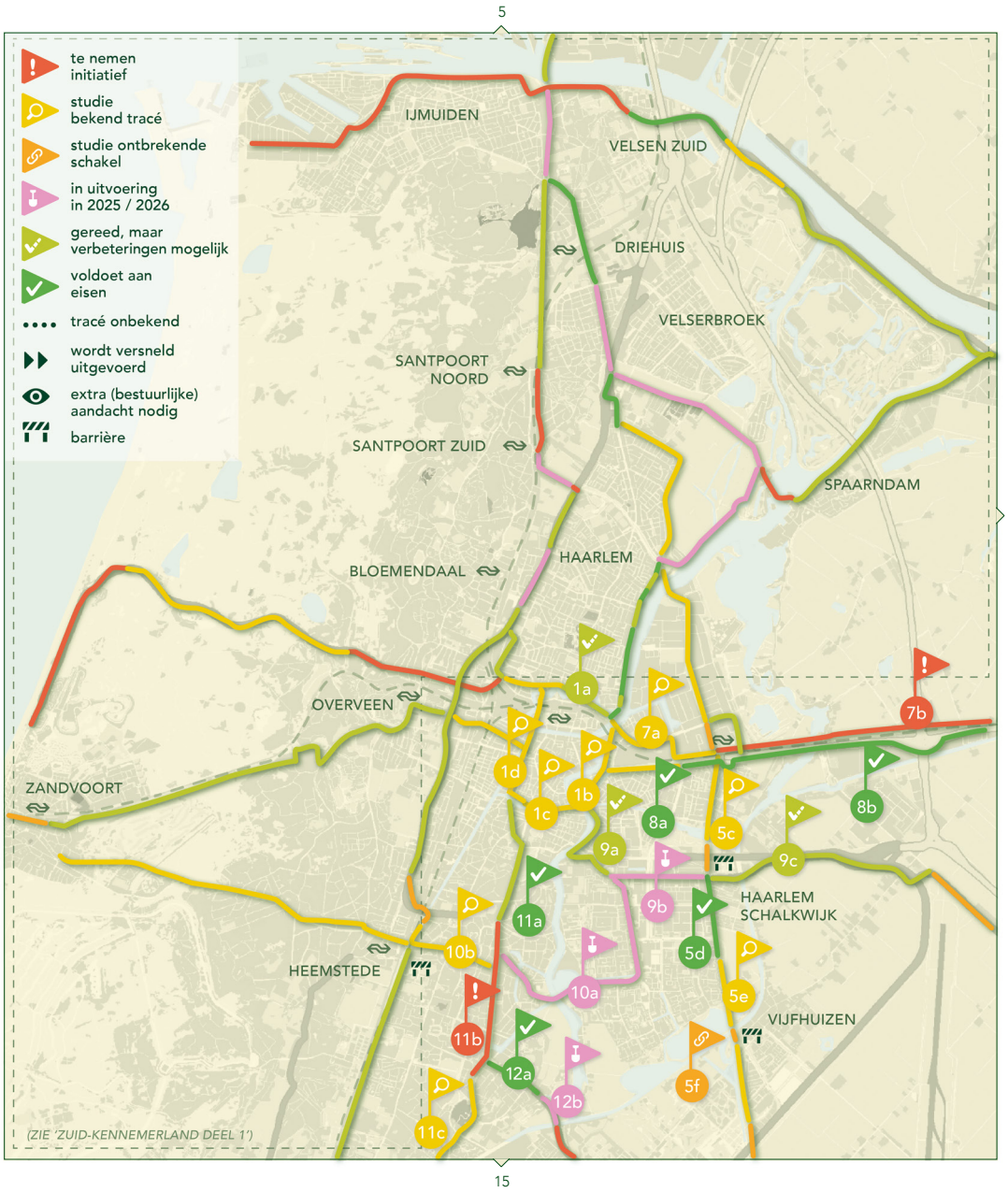
11c Glipper Dreef, Heemstede

12 *Heemstede – Cruquius – Hoofddorp:*

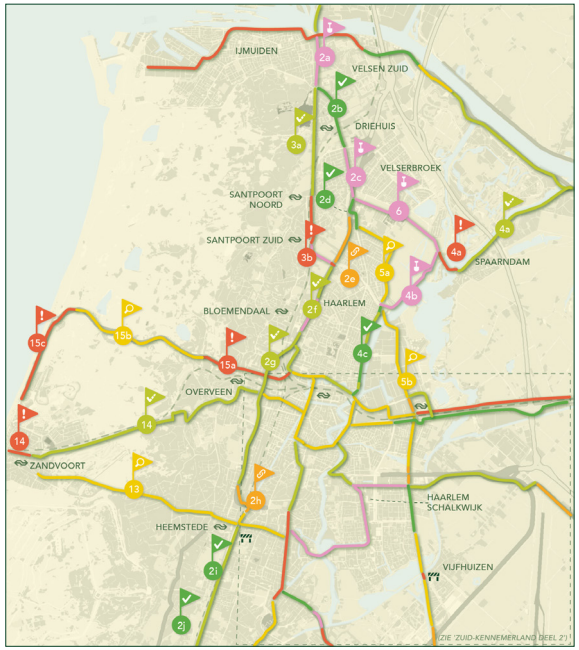
12a Cruquiusweg, Heemstede ✓

12b Cruquiusbrug N201, Heemstede/ Cruquius

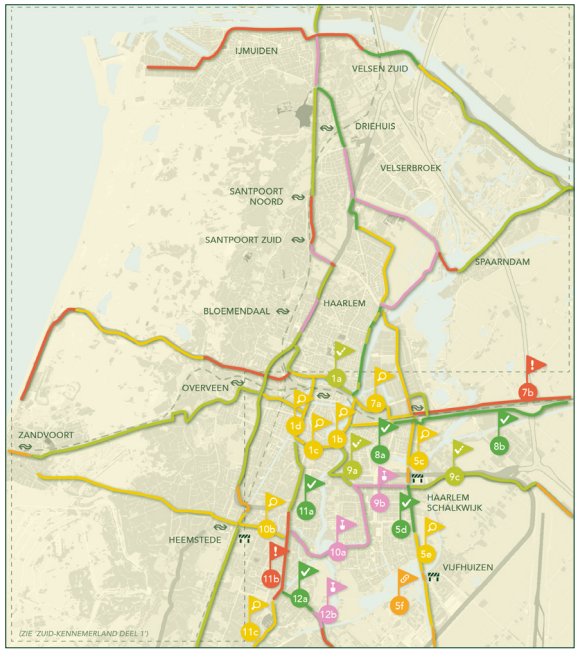
13-15 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 1*



6/7 Zuid-Kennemerland en regio IJmond (zuid) | toelichting deel 1 en deel 2



6 Zuid-Kennemerland en regio IJmond (noord), deel 1



7 Zuid-Kennemerland, deel 2

Algemeen

- zie toelichting bij kaart 5 (IJmond Noord)

Prioritaire route coalitieakkoord: Haarlem-IJmond

In het coalitieakkoord is de doorfietsroute tussen Haarlem en de IJmond opgenomen. Dit gaat om twee routes langs diverse kernen tussen Haarlem en IJmond:

- Centrum Haarlem – N208 tot Jan Gijzenkade – Santpoort-Zuid – Driehuis – Pont Velsen (secties 3a en b).
- Centrum Haarlem – N208 via kruising Jan Gijzenkade tot Velserbroek/Santpoort-Noord – Pont Velsen (secties 2b, c, d en e).

Een belangrijke schakel in de tweede route is het ontbrekende fietspad langs de N208 tussen de Jan Gijzenkade en Velserbroek/Santpoort Noord (overzicht deel 1, sectie 2e). Naar de aanleg van dit fietspad voert de provincie momenteel een studie uit.
Op de eerstgenoemde route heeft de provincie in 2024 subsidie verstrekt aan de gemeente Haarlem voor de realisatie van een fietsstraat op de Lodewijk van Deijssellaan (parallel N208).

Bijzondere projecten

Fietstunnel Leidsevaart N208 (kaart 6, vlag 2h)

Deze is onderdeel van een bredere opgave, vanaf het tunneltje bij de Munterslaan tot de kruising N208/ Leidsevaart. Langs dit deel van de N208 ontbreekt een goede fietsvoorziening. De ontwikkeling van deze verbinding en de aanleg van een eventuele fietstunnel langs de Leidsevaart onder de N208 wordt in samenhang met de ontwikkeling van woningbouw in Haarlem Zuidwest onderzocht. In 2023 zijn we gestart met een gezamenlijke verkenning. Dit project ligt op dit moment stil in verband met gebrek aan personele capaciteit.

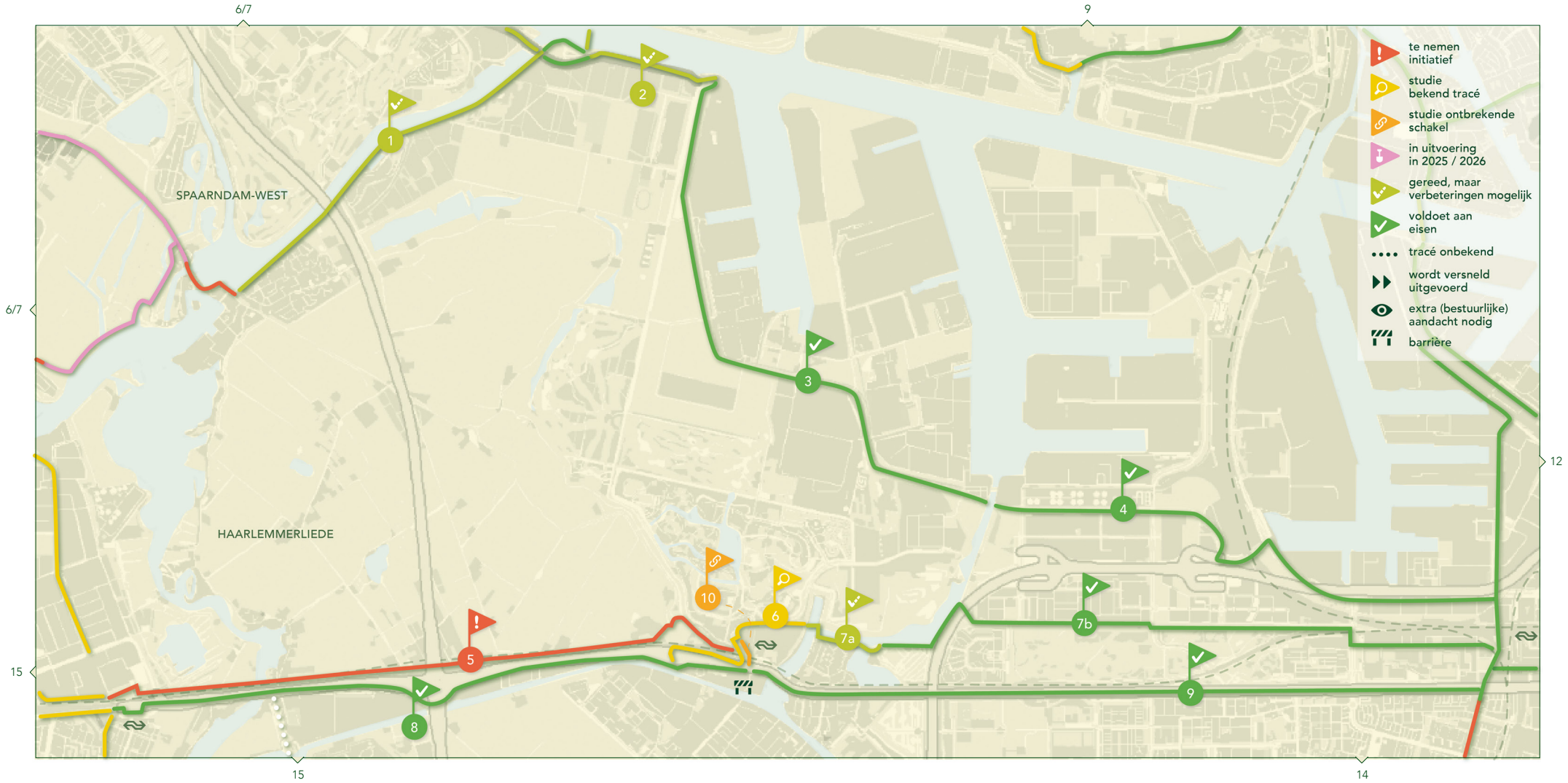
Trambaan (kaart 6, vlag 13)

In 2024 is uit een verkenning van Zuid-Kennemerland naar de prioritering van Doorfietsroutes de Oude Trambaan als meest urgente project naar voren gekomen.
Op dit traject is een grote fietspotentie en is veel verbetering mogelijk. Op dit project ligt ook een grote koppelkans met het programma Bereikbaarheid Kust, waarin ook het verbeteren van de fietsroutes naar de kust als prioriteit gesteld is. In 2025 volgt een studie.

Voortgang 2024

- De regio Zuid-Kennemerland heeft budget vrijgemaakt voor de studie naar de Oude Trambaan tussen station Heemstede-Aerdenhout en Zandvoort (kaart 6, vlag 13);
- Op de route F205 tussen Haarlem-Noord en station Hoofddorp is in 2024 een verkenning gedaan naar maatregelen. Dit is een samenwerking met VRA, gemeenten en de provincie (kaart 6 en kaart 7, vlaggen 5a t/m vlag 5f);
- De provincie heeft subsidie verstrekt aan:
  - gemeente Haarlem voor het realiseren van een fietsstraat op de Lodewijk van Deijssellaan (coalitieakkoord) (kaart 6, vlag 2f);
  - gemeente Haarlem voor het realiseren van een fietsstraat op de Spaarndamseweg tussen Haarlem-Noord en Spaarndam (kaart 6, vlag 4b).

8 Haarlem – Haarlemmermeer – Amsterdam | overzicht



1 Zijkanaal C Weg (tussen Spaarndam en de pont over het Noordzeekanaal) ✓

2 De Noordzeekanaalweg tussen Zijkanaal C Weg en de Westpoortweg ✓

3 Westpoortweg (van Noordzeekanaalweg tot Heining) ✓

4 Westpoortweg, Noordzeeweg en Basisweg (van Heining tot Radarweg) ✓

5 Oude Notweg, Batterijweg en Spaarndam-merweg (G200 tussen Liedeweg en Wethouder van Essenweg) !

6 Wethouder van Essenweg (tussen Haarlemmerstraatweg en de brug over Zijkanaal F)

7a Dubbele Buurt (van brug over Zijkanaal F naar gemeentegrens met Amsterdam) ✓

7b Route Dubbele Buurt, Daveren en Theemsweg (van gemeentegrens met Haarlemmermeer tot Seineweg) ✓

8 Fietsroute langs de N200 (F200 van Zoete Inval tot Station Halfweg) ✓

9 Fietsroute langs de N200 (F200 van Station Halfweg tot Radarweg) ✓

10 Barrière spoor en N200 bij station Halfweg !

8 Haarlem – Haarlemmermeer – Amsterdam | toelichting





Nieuwe situatie bij het Hempontplein (tussen secties 1 en 2)

Algemeen

- Veel van de fietsroutes in dit deelgebied voldoen (vrijwel) volledig aan de kwaliteitseisen van doorfietsroutes.
- Het Recreatieschap Noord-Holland heeft ideeën om een "groene doorfietsroute' te ontwikkelen tussen Amsterdam-Haarlem- Zandvoort (kaart 8, vlaggen 5, 6, 7a, 7b). Oriënterende gesprekken die hierover in 2023 tussen Recreatieschap, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam waren gestart hebben in 2024 niet geleid tot een projectmatige aanpak van een dergelijke route

Voortgang 2024

- Delen van de groene doorfietsroute G200 (kaart 8, vlag 5) zijn verbeterd gekoppeld aan het groot onderhoud

Programmering nieuwe initiatieven

- Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:
  - Oude Notweg, Batterijweg en Spaarndammerweg (G200 tussen Liedeweg en Wethouder van Essenweg), kaart 8, vlag 5, te nemen initiatief in 2030
  - Barrière spoor en N200 bij station Halfweg (kaart 8, vlag 10), te nemen initiatief in 2032.

9 Zaanstad/Wormerland | overzicht

1 HOV ZaanIJ-corridor fiets ✓

2 Provincialeweg N203 (van Hempont tot Aris van Broekweg) ✓

3a Aris van Broekweg (tussen de Albert Heijnweg en de Westzanerdijk) ⌕

3b Westzanerdijk (tussen Aris van Broekweg en de Ringweg) ✓

3c Westzanerdijk (tussen de Ringweg en pont Buitenhuizen) ⌕

4 Provincialeweg N203 (tussen Albert Heijnweg en Guisweg) ⌕

5 Provincialeweg N203 (tussen Guisweg en Wandelweg) !

6 Provincialeweg N203 (tussen Wandelweg en Station Wormerveer) !

7 Provincialeweg N203 (tussen Station Wormerveer en Busch en Dam) !

8 Route Zaanstad – Beverwijk !

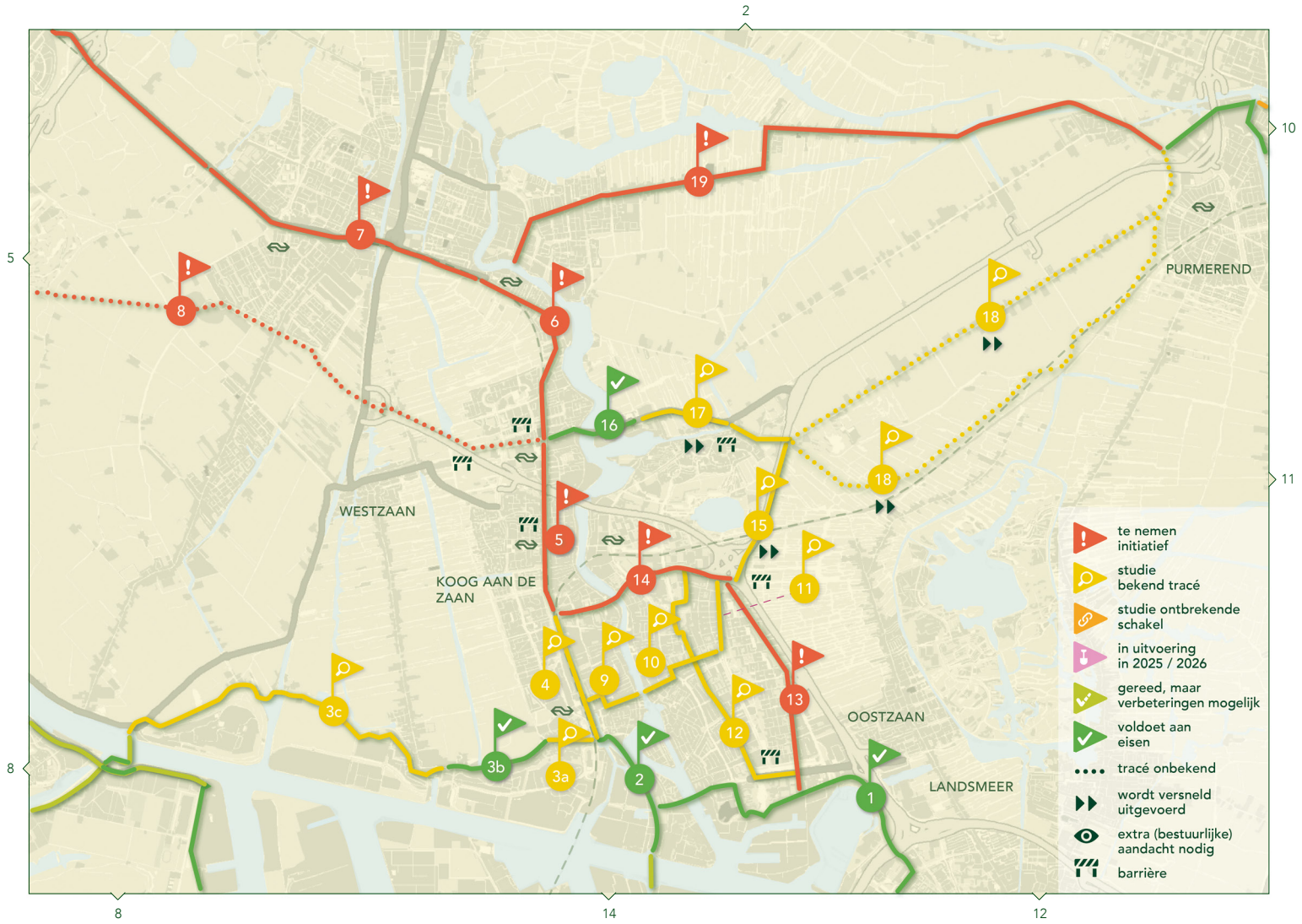
9 Vinkenstraat (van station Zaandam tot Peperstraat) ⌕

10 Peperstraat, via H. Gerhardstraat, Joachim Kleinsorgstraat, Panneroodstraat, (Vinkenstraat tot De Weer) ⌕

11 De Weer (Panneroodstraat tot Hoogaarslaan) ⌕

12 De Martin Luther Kingpark en Zuidervaart (tussen Hoogaarslaan en Poelenburg) ⌕

13 Straten Poelenburg en Watering !



14 Oost-west verbinding (via Dik Trompad, Vincent van Goghweg, Heijermanstraat, Albert Huismanpad, Hoogaarslaan en Javazee) !

15 Javazee en Wormerpad (tussen de A8 en de Zuiderweg) ⌕ ▸▸

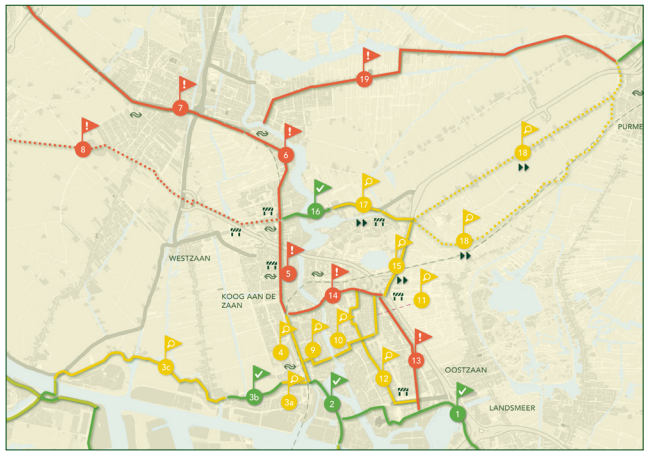
16 Guisweg en Leeghwaterweg (vanaf nieuwe fietstunnel bij Guisweg tot Zaanse Schans) ✓

17 Leeghwaterweg (van Zaanse Schans tot Westerdijk/ Zuiderweg) ⌕ ▸▸

18 Zuiderweg of Zuiderringdijk (tracé nader te bepalen) ⌕ ▸▸

19 Route Wormerveer – Jisp – Neck (via o.a Dorpsstraat, Oosteinde, Jisperdijk) !

9 Zaanstad/Wormerland | toelichting



Algemeen

- In 2024 is in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten een verkennende studie opgeleverd voor de doorfietsroute tussen Zaandam-Purmerend-Hoorn, als onderdeel van een bredere mobiliteitsaanpak in de Corridor Amsterdam Hoorn (CAH). Dit heeft geleid tot een nieuw plan van aanpak, voorzien van een voorlopig voorkeurstracé voor de doorfietsroute, schetsontwerpen en ramingen. In dit deelgebied heeft dit geleid tot een wijziging van de doorfietsroute vanaf de Peperstraat tot De Weer in Zaandam. De doorfietsroute loopt nu via de Panneroodstraat waar een fietsstraat wordt ontwikkeld (kaart 9, vlag 10). Via De Weer, Javazee en Wormerpad (kaart 9, vlaggen 11, 15) gaat de route verder naar Wormerland. In de gemeente Wormerland is het voorkeurstracé nog niet bepaald. De mogelijkheden voor de Zuiderweg en de Zuiderringdijk zijn in beeld gebracht (kaart 9, vlag 18). Een besluit hierover is aangehouden totdat de gemeente Wormerland een nieuw Mobiliteitsplan heeft vastgesteld. In de studie voor de doorfietsroute CAH is voorgesteld verbeteringen te realiseren op de Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans tot Zuiderweg, bijvoorbeeld door fietsers voorrang te geven bij de aanwezige rotondes (kaart 9, vlag 17).
- In 2025 zal besloten worden tot verdere planuitwerkingen in de CAH-corridor.

Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:

- Provinciale weg N203 (kaart 9, vlag 5, 6 en 7), te nemen initiatief in 2030
- Route Zaanstad-Beverwijk (kaart 9, vlag 8), te nemen initiatief in 2031
- Straten Poelenburg en Watering (kaart 9, vlag 13) te nemen initiatief in 2028
- Oost-west verbinding Zaanstad (kaart 9, vlag 14), te nemen initiatief in 2026
- Route Wormerveer-Jisp-Neck (kaart 9, vlag 19), te nemen initiatief in 2027

Voortgang 2024

- De gemeente Zaanstad gaat na welke verbetermogelijkheden er zijn voor de Aris van Broekweg (kaart 9, vlag 3a)
- Uit verkennend onderzoek is het idee voor een fietsbrug tussen de Dominee Dr. Martin Luther Kingweg en de Thorbeckeweg/Noorder IJ en Zeedijk verlaten. Het vervolg op de doorfietsroute van de Dominee Dr. Martin Luther Kingweg in zuidelijke richting sluit nu via de bestaande weg Zuidervaart aan op Poelenburg (kaart 9, vlag 12) .
- De gemeente Zaanstad is een onderzoek gestart naar de fietsinfrastructuur rondom station Zaandam, inclusief mogelijke alternatieven voor de doorfietsroute langs de Provinciale weg N203 (kaart 9, vlag 4).

10 Purmerend – Edam/Volendam | overzicht

1 Oude Provincialeweg en Neckerstraat (tussen Monnikdijkweg en de Sluisbrug) ✓

2 Gedempte Singelgracht, Gedempte Where en Oostdijk en Hoornse Jaagweg (van de Sluisbrug tot de Grote Watering) ⌕ ▸▸

3 Kanaalweg (Van de Sluisbrug tot de Laan der Continenten) ✓

4 Nieuw te onderzoeken verbinding tussen Purmerend en Edam-Volendam !

5 Wagenweg en Achterdichting (van de afslag N517 tot de Kathammerzeedijk), ! ▸▸

6 Route tussen de Kathammerzeedijk en de Dijkgraaf Poschlaan ⌕

7 Route tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N247 ✓

8 Monnickendammerjaagweg N247 (tussen de afslag Wagenweg en de Singelweg) ⌕

9 Monnickendammerjaagweg N247 (tussen Singelweg en de rotonde bij de Lokkemientjeweg) ✓

10 Oosthuizerweg en Zesstedenweg (van rotonde bij de Lokkemientjeweg tot de rotonde N247/ N509 Oosthuizen) !



10 Purmerend – Edam/Volendam | toelichting





doorfietspad Edam

Algemeen

De Oude Provinciale weg en Neckerstraat (kaart 10, vlag 1) maakt deel uit van de in 2024 opgeleverde studie doorfietsroute Corridor Amsterdam Hoorn (CAH). Dit geldt ook voor de straten in de binnenstad van Purmerend (Gedempte Singelgracht en Gedempte Where, waar de doorfietsroute deel gaat uitmaken van een bredere aanpak van het verkeer. Via de Oostdijk gaat de doorfietsroute door naar Oosthuizen, waar vanaf Hobrede de route via Westeinde en de Raadhuisstraat is bestudeerd. Vanaf Oosthuizen gaat de doorfietsroute via de Hoornse Jaagweg richting Scharwoude en Hoorn (kaart 10, vlag 2). In 2025 zal besloten worden tot verdere planuitwerkingen in de CAH-corridor.

Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:

- Nieuwe verbinding tussen Purmerend en Edam-Volendam (kaart 10, vlag 4), te nemen initiatief in 2028
- Wagenweg en Achterdichting (kaart 10, vlag 5), te nemen initiatief in 2030
- Oosthuizerweg en Zesstedenweg (kaart 10, vlag 10), te nemen initiatief in 2031

Voortgang 2024

- De Planstudie Edam-Volendam voorziet in plannen voor de ontbrekende schakel tussen Kathammerzeedijk en Dijkgraaf Poschlaan (kaart 10, vlag 6)
- De nieuwe aansluiting van Edam-Volendam op de N247 is gerealiseerd, inclusief de fietsverbinding (kaart 10, vlag 7)

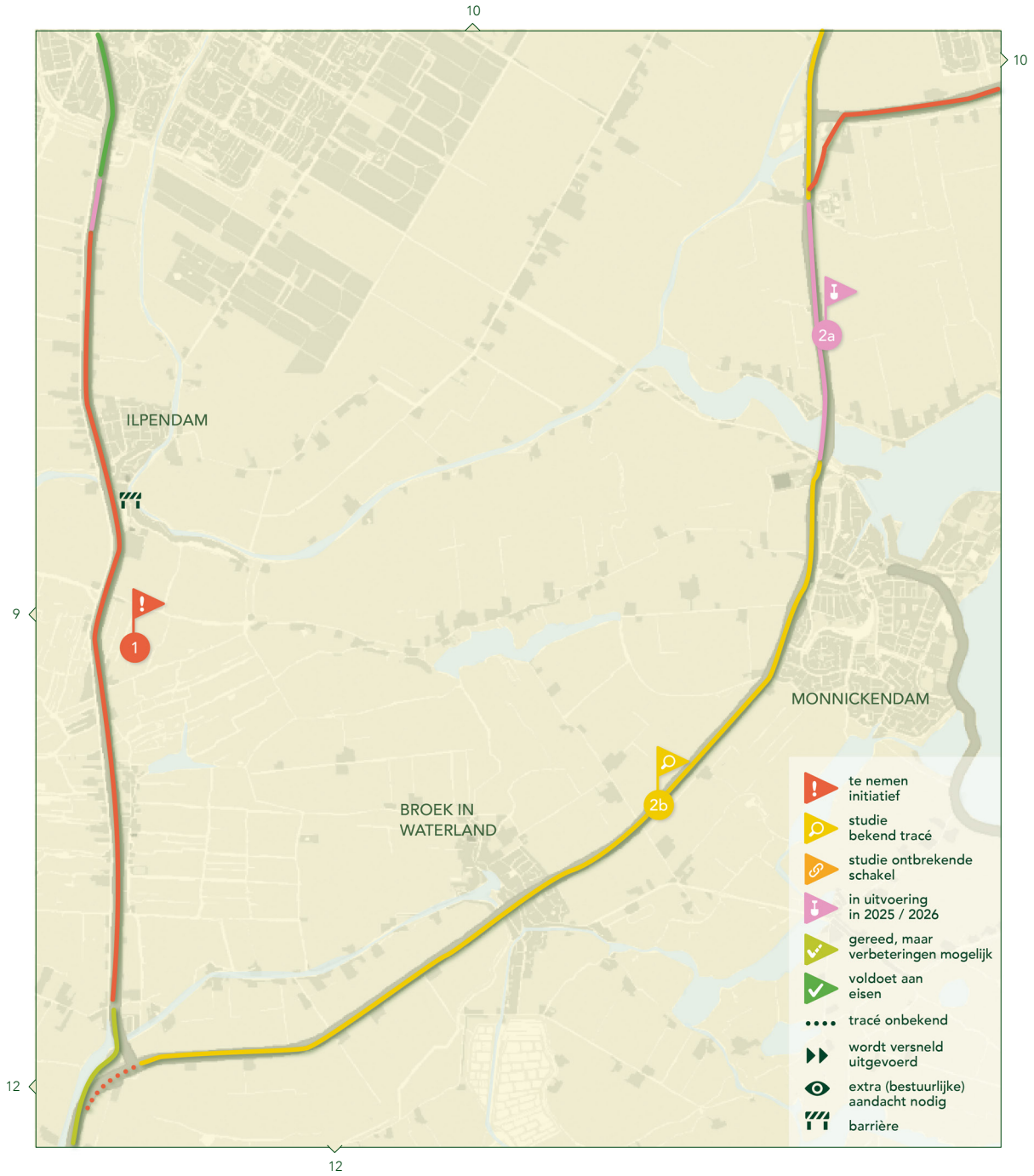
11 Waterland-Zuid | overzicht

1 Kanaaldijk (van ‘t Schouw tot Laan der Continenten)

2 *Fietspad langs de N247 (van ‘t Schouw in Amsterdam tot de Wagenweg in Waterland)*

2a Wagenweg tot Nieuwendam in Waterland

2b Nieuwendam in Waterland tot ‘t Schouw in Amsterdam



11 Waterland-Zuid | toelichting



Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:

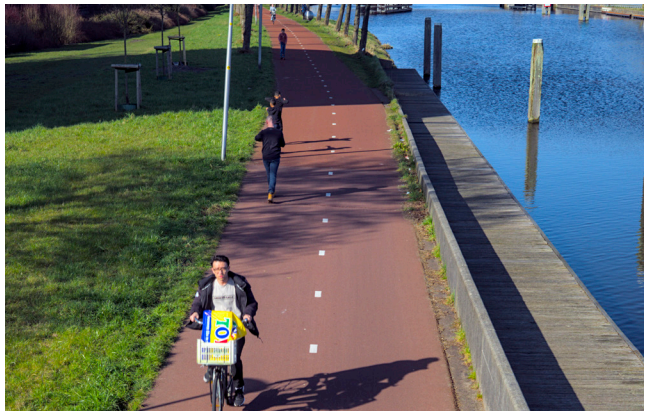
- Kanaaldijk (van 't Schouw tot Laan der Continenten, kaart 11, vlag 1), te nemen initiatief in 2029

Voortgang 2024

- Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft ingestemd met de realisatiefase van de Kanaalweg tussen Mandelapad en Weidelandpad in Purmerend om de uitvoering voor te bereiden (kaart 11, vlag 1, noordelijk deel).
- De realisatie van het eerste deel van de fietsroute Edam-Volendam-Monnickendam-Amsterdam langs de N247 tussen de Wagenweg en Nieuwendam in Waterland wordt door de provincie Noord-Holland voorbereid en zal in uitvoering gaan (kaart 11, vlag 2a).



Fietstunnel N244 - N247 Edam



fietspad Kanaalweg, Purmerend

12 Amsterdam Noord | overzicht

1 Sprong over 't IJ – Westbrug

2 Sprong over 't IJ – Oostbrug ...

3 ZaanIJ-Corridor (van Buiksloterweg tot Coentunnelcircuit) ✓

4 Veerpont Buiksloterweg – Kanaaldijk bij 't Schouw ✓

5 Meerzijdige ontsluiting station Noord op oost-west route 'Noord-Noord' !

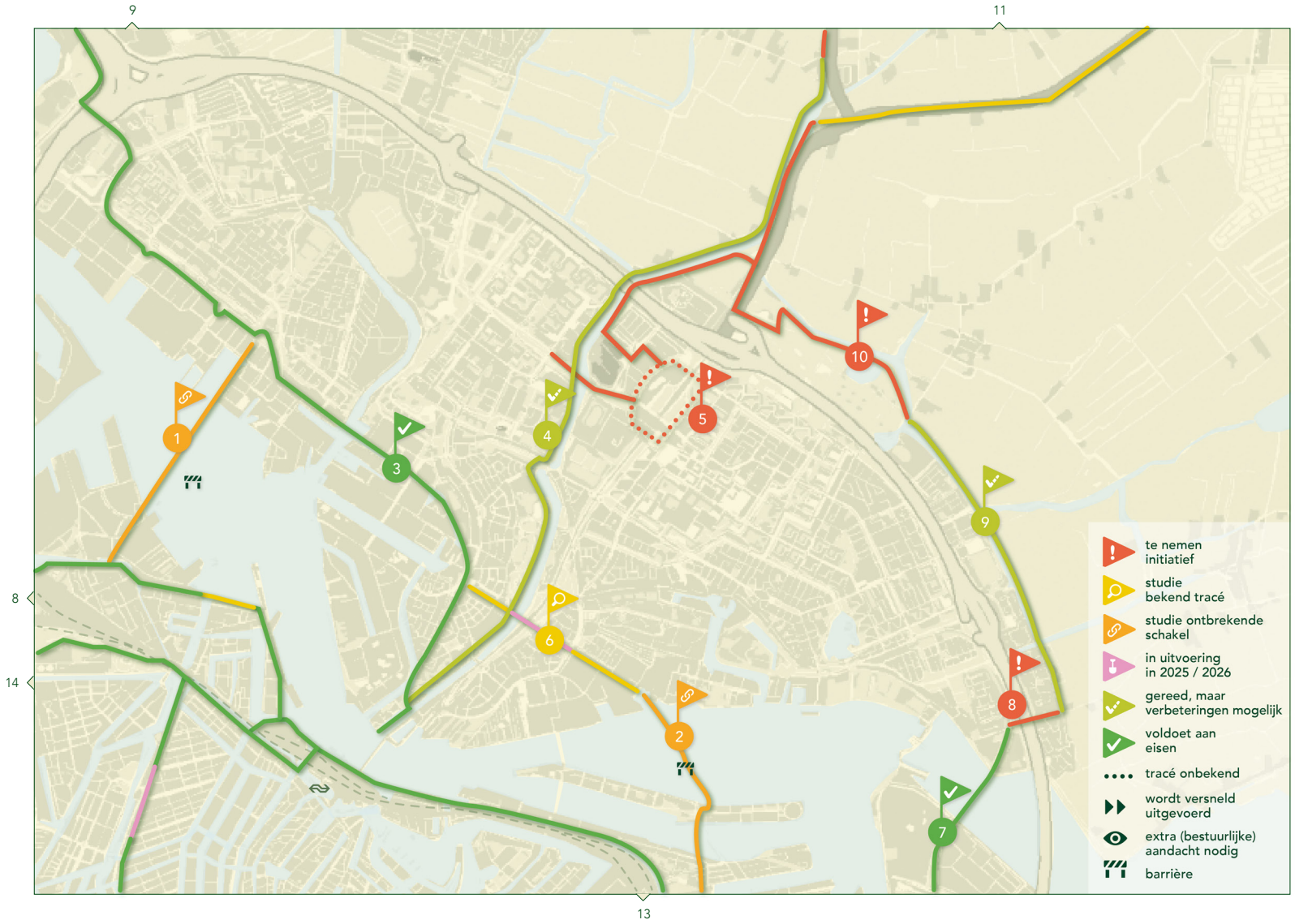
6 Johan van Hasseltweg

7 Zuiderzeeweg (van brug tot rotonde) ✓

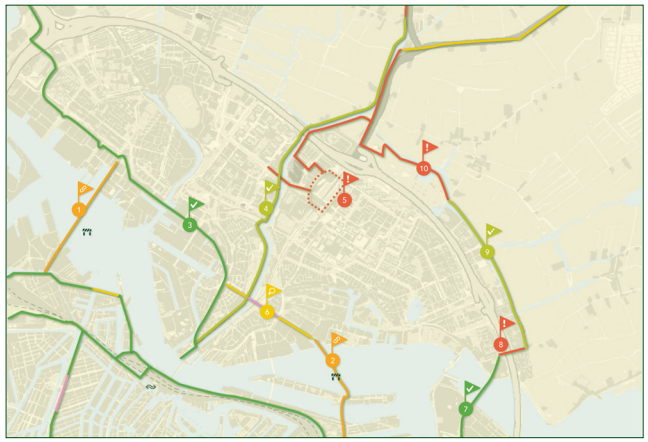
8 Liergouw (van de rotonde Zuiderzeeweg tot de Zwarte Gouw) !

9 Zwarte Gouw (van Liergouw tot Zunderdorpgouw) ✓

10 Buikslotermeerdijk en Slochterweg (van Zunderdorpgouw tot 't Schouw) !



12 Amsterdam Noord | toelichting



Bijzondere projecten

Sprong over 't IJ – Oostbrug (kaart 12, vlag 2)

De studie naar deze ontbrekende schakel tussen Amsterdam-Noord en Amsterdam-Centrum wordt voortgezet. Zeker nu in 2024 de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam hun gereserveerde bijdragen voor de geraamde investeringskosten fors hebben verhoogd tot respectievelijk € 220 miljoen (inclusief aansluitingen van de brug) en €140 miljoen. De Oostbrug is van belang voor zowel de inwoners van Amsterdam als ook van de regio. Uit prognoses wordt verwacht dat bij de opening van de brug deze fietsroute direct het hoogste aantal fietsers van Nederland zal hebben (dagelijks ca. 30.000 fietsers). De Oostbrug is een belangrijk onderdeel van een breder pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord te verbeteren en past bij de groei van het aantal inwoners door de woningbouwontwikkelingen in Noord.

Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:

- Meerzijdige ontsluiting van metrostation Noord (kaart 12, vlag 5) en aantakking van het centrumgebied op het doorfietsroutenetwerk, te nemen initiatief in 2027. De gemeente Amsterdam werkt aan verbeteringen in het gebied, onder meer aan de (fiets)ontsluiting van de nieuwe buurt in Elzenhagen, In 2027 wordt bezien welke zinvolle aanvullende maatregelen nodig zijn.
- Liergouw (kaart 12, vlag 8), te nemen initiatief in 2032. Als er eerder groot onderhoud plaatsvindt aan dit traject word de koppeling gelegd met kwaliteitsverbeteringen, zoals ook bij de Zwartegouw (kaart 12, vlag 9) is gebeurd.
- Buikslotermeerdijk en Slochterweg, te nemen initiatief in 2029

Voortgang 2024

- De Johan van Hasseltweg (kaart 12, vlag 6) zal op termijn aansluiten op de Oostbrug. Een deel van de weg zal worden verbeterd met meer ruimte voor de fietsers. De rotonde bij de Meeuwenweg wordt een kruispunt met verkeerslichten om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren.

13 Amsterdam Centrum | overzicht

1 Spaarndammerdijk en Tasmanstraat ✓

2 Van Diemenstraat en Barentzplein ⌕

3 Westerdoksdijk ✓

4 Route Westerpark (van ingang oostzijde tot de vijver aan de noordkant Westerpark) ✓

5 Haarlemmerdijk Haarlemmerstraat ✓

6 Haarlemmer Houttuinen, Droogbak, Prins Hendrikkade, Stationsplein en Cuyperspassage (van Westerdokskade – De Ruijterkade) ✓

7 Westerdokskade, De Ruijterkade en Piet Heinkade (van Haarlemmer Houttuinen tot Fred Petterbaan) ✓

8 Panamalaan ! ↓ !

9 Binnenring Amsterdam van Borneolaan – Westerpark ✓ ↓

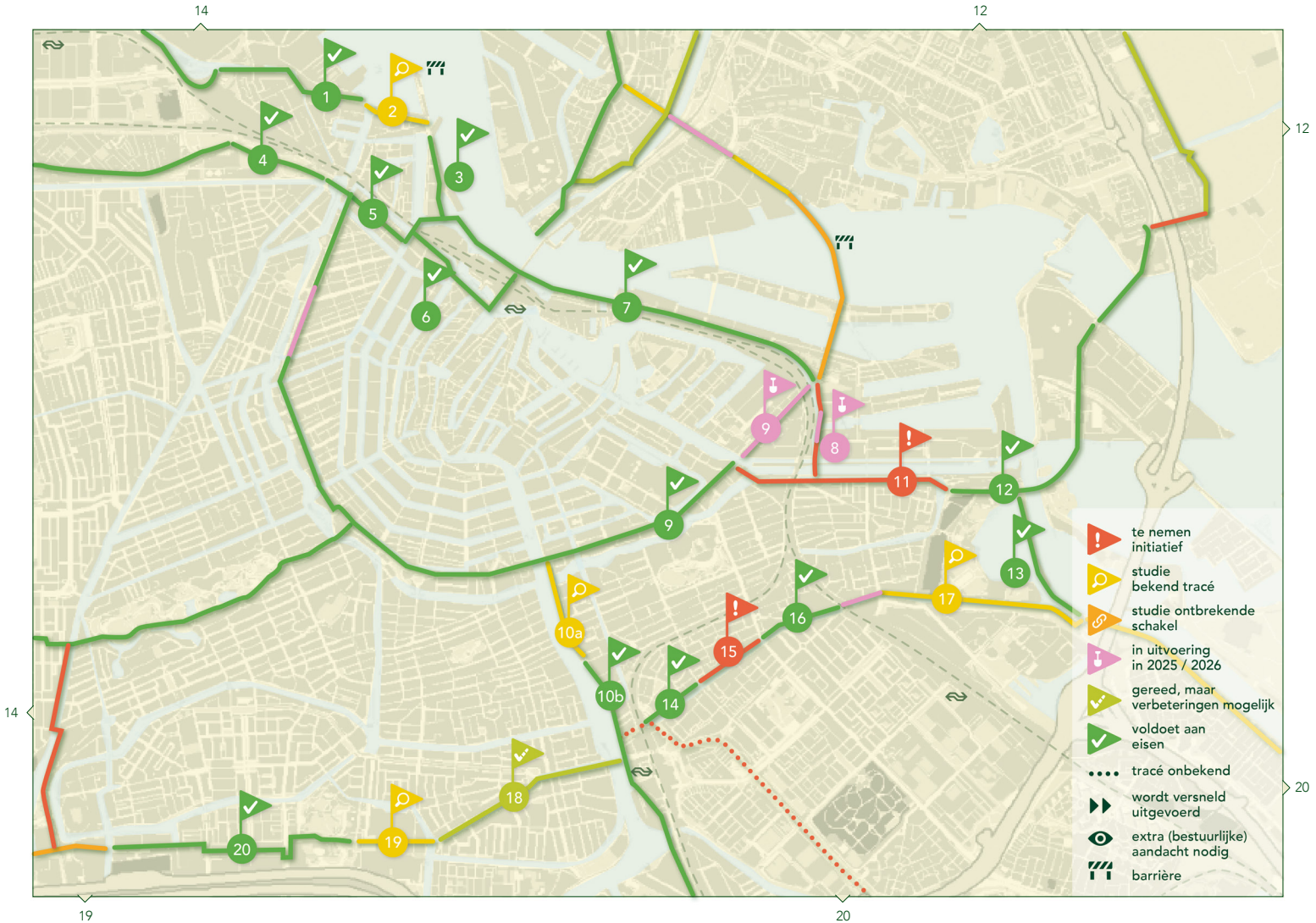
10a Weesperzijde noord van Stadhouderkade – Gijsbrecht van Aemstelstraat ⌕

10b Weesperzijde midden en zuid (Gijsbrecht van Aemstelstraat – Rotonde Amstelplein) ✓

11 Zeeburgerdijk (van Sarphatistraat tot Zuiderzeeweg) !

12 Zuiderzeeweg (van Zeeburgerdijk tot Schellingwouderbrug) ✓

13 De Westelijke Merwedekanaaldijk (van Zuiderzeeweg tot Oosterringdijk) ✓



14 Ringdijk (van Weesperzijde tot Nobelweg) ✓

15 Ringdijk (van Nobelweg tot Middenweg) !

16 Linnaeuskade (van Middenweg tot Polderweg) ✓

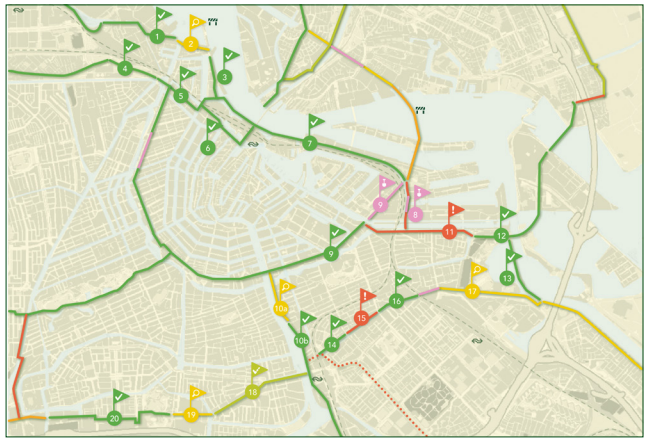
17 Linnaeuskade en de Ooster Ringdijk (van Polderweg tot Waterkeringpad) ↓ ⌕

18 Vrijheidslaan en Rooseveltlaan (van Berlagebrug t/m Europaplein) ✓

19 Europaplein – RAI – Beatrixpark ⌕

20 Route Beatrixpark tot Amstelveenseweg (via Beatrixpark, Strawinskylaan, Parnassusweg en FredRoeskestraat) ✓

13 Amsterdam Centrum | toelichting





doorfietsroute Weesperzijde, sectie 10b

Algemeen

In 2023 is de studie naar een directe fietsroute vanaf het Westerpark via de Haarlemmer Houttuinen naar Amsterdam-Centrum gestopt omdat deze route niet haalbaar was. Dit betekent dat de bestaande doorfietsroute via de bestaande fietsstraat Haarlemmerdijk-Haarlemmerweg blijft gehandhaafd (kaart 13, vlag 5).

Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:

- Zeeburgerdijk (kaart 13, vlag 11), te nemen initiatief in 2027
- Ringdijk van Nobelweg tot Middenweg (kaart 13, vlag 15), te nemen initiatief in 2028



Ringdijk vlak bij de kruising met Wibautstraat, sectie 14

Voortgang 2024

- De Binnenring van Amsterdam-Centrum (kaart 13, vlag 9) is bijna helemaal klaar. De herinrichting van de Czaar Peterstraat wordt voorbereid en de werkzaamheden aan de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein zijn gestart.
- Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft ingestemd met de realisatiefase van de Ringdijk tussen Nobelweg tot aan het spoor (kaart 13, vlag 15 en 16) en van de Panamalaan tussen Cruquiuskade tot Borneolaan (kaart 13, vlag 8 deels). De uitvoering van deze maatregelen worden voorbereid.
- Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft ingestemd met de verdere planuitwerking in de Van Diemenstraat en Barentzplein (kaart 13, vlag 2).

14 Amsterdam Nieuw-West | overzicht

1 Langsom en Plesmanlaan (van de Sloterbrug tot Christoffel Plantijnpad) !

2 Pieter Callandlaan en Schipluidenlaan (van Christoffel Plantijnpad tot Saskia van Uijlenburgkade) ✓

3 Route door het Vondelpark, inclusief oversteek Stadhouderskade ✓

4 Ookmeerweg (van de Ringvaart tot Meer en Vaart) !

5a Ookmeerweg en President Allendelaan (van Meer en Vaart tot Sloterparkbadlaan) ✓

5b Slotermeerlaan (van Sloterparkbadlaan tot rotonde bij de Burgemeester Roëllstraat) !

5c Rotonde bij de Burgemeester Roëllstraat richting Sloterdijk !

6a Christoffel Plantijnpad (van Oude Haagseweg tot de rotonde t.h.v. Jan Evertsenstraat) ✓

6b Burgemeester van de Pollstraat en Burgemeester Fockstraat (rotonde t.h.v. J. Evertsenstraat – N200) !

7 Radarweg (van Haarlemmerweg tot Westhavenweg) ✓

8 Westhavenweg (van Radarweg via kajuitpad tot Nieuwe Hemweg) ✓

9 Nieuwe Hemweg (van Hempont tot Spaarndammerdijk) ✓

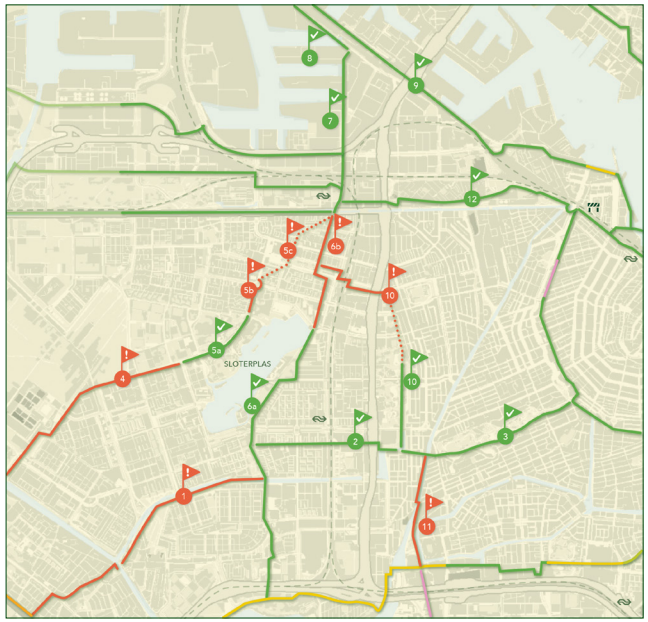
10 Route Rembrandtpark (van zuidingang Rembrandtpark tot Burgemeester Fockstraat) ✓ !

11 Schinkelkade (van IJsbaanpad tot Schinkelhavenstraat) !

12 Route Westerpark (van Radarweg tot oosteringang Westerpark) ✓



14 Amsterdam Nieuw-West | toelichting



Algemeen

Veel doorfietsroutes in Amsterdam Nieuw West voldoen aan de kwaliteitseisen, maar sommige routes, met name in de omgeving van station Sloterdijk, moeten nog nader worden bepaald. Andere routes kennen vrijliggende fietspaden, maar deze zijn onvoldoende breed om als doorfietsroute te gelden. Hier ligt ook een verband met de verlaging van de maximumsnelheid van wegen van 50 naar 30 km/uur. Wat is het perspectief op herinrichting van deze wegen op de wat langere termijn? Dit is vooral door de gemeente Amsterdam aan te geven.

Programmering nieuwe initiatieven

Vooralsnog neemt de Vervoerregio Amsterdam in de planning op om dit met de gemeente Amsterdam te bespreken in 2028 (fietsroutes omgeving station Sloterdijk, kaart 14, vlag 5C en 6B) en 2029 (Langsom en Plesmanlaan, Ookmeerweg, Slotermeerlaan, kaart 14, vlag 1,4 en 5B).

15 Haarlem – Hoofddorp | overzicht

1a Ringvaartbrug bij Cruquius

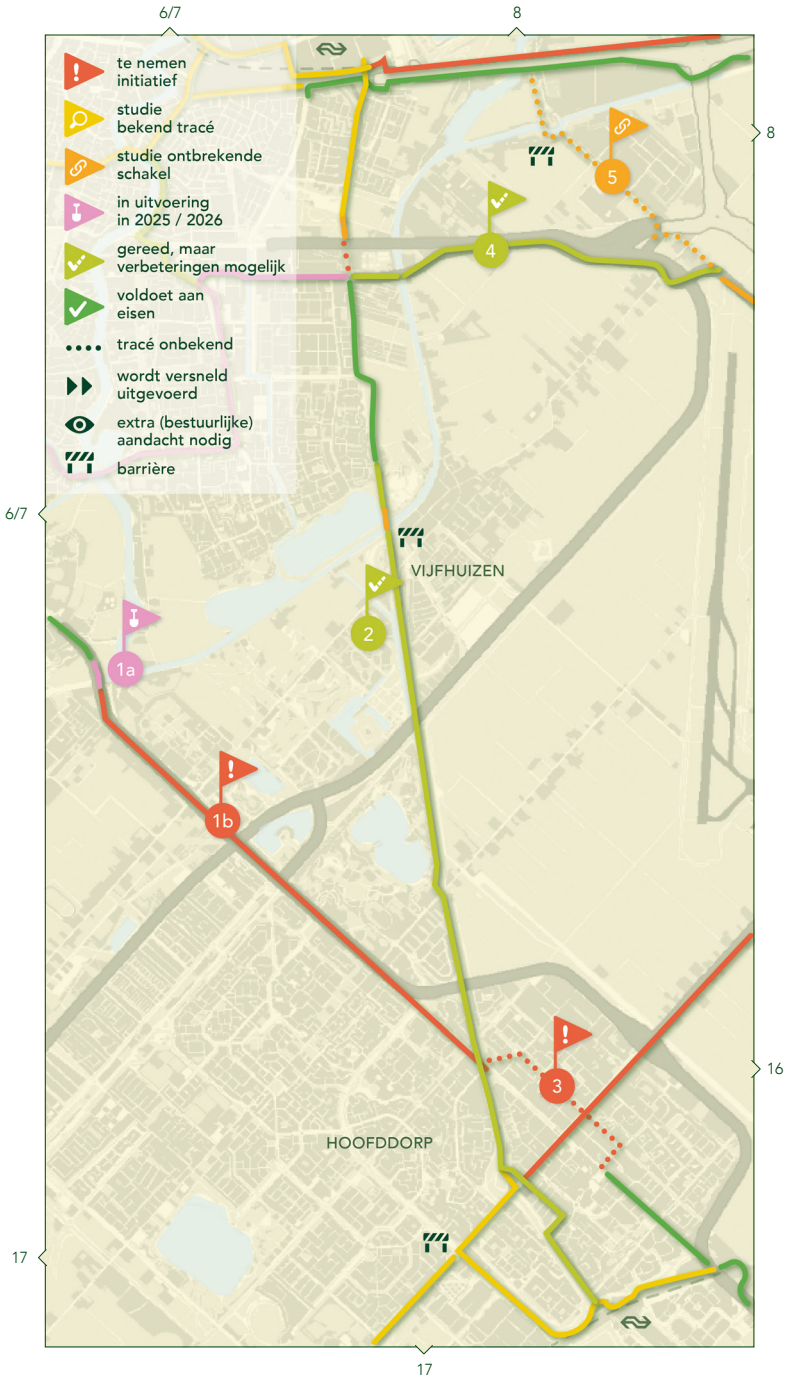
1b Kruisweg (tussen de ringvaart bij Cruquius en de Paxlaan in Hoofddorp) !

2 Geniedijk (van de ringvaart bij Vijfhuizen tot Station Hoofddorp)

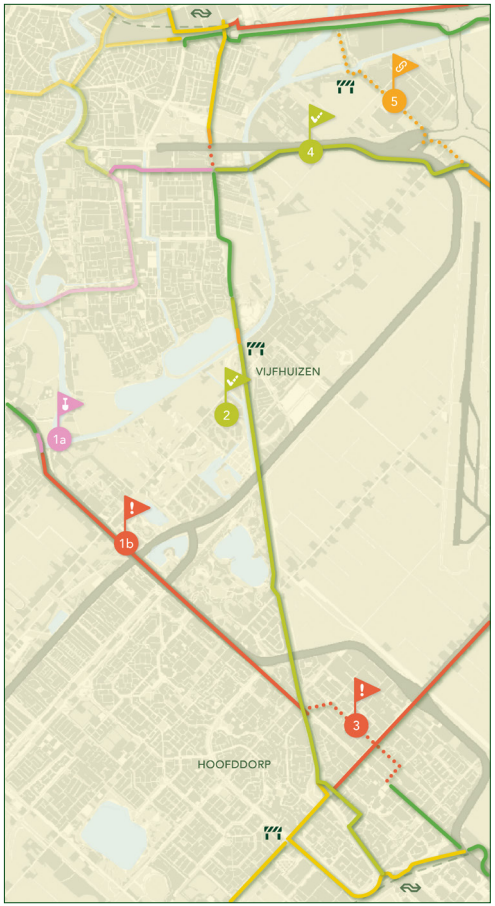
3 Burgemeester Pabstlaan (om het centrum heen) !

4 Schipholweg, N232 (van de ringvaart tot de rotonde bij de Spaarnwouderweg)

5 Rottewegje en Spaarnwouderweg (nieuwe verbinding tussen de N200 en de N232)



15 Haarlem – Hoofddorp | toelichting



Programmering nieuwe initiatieven

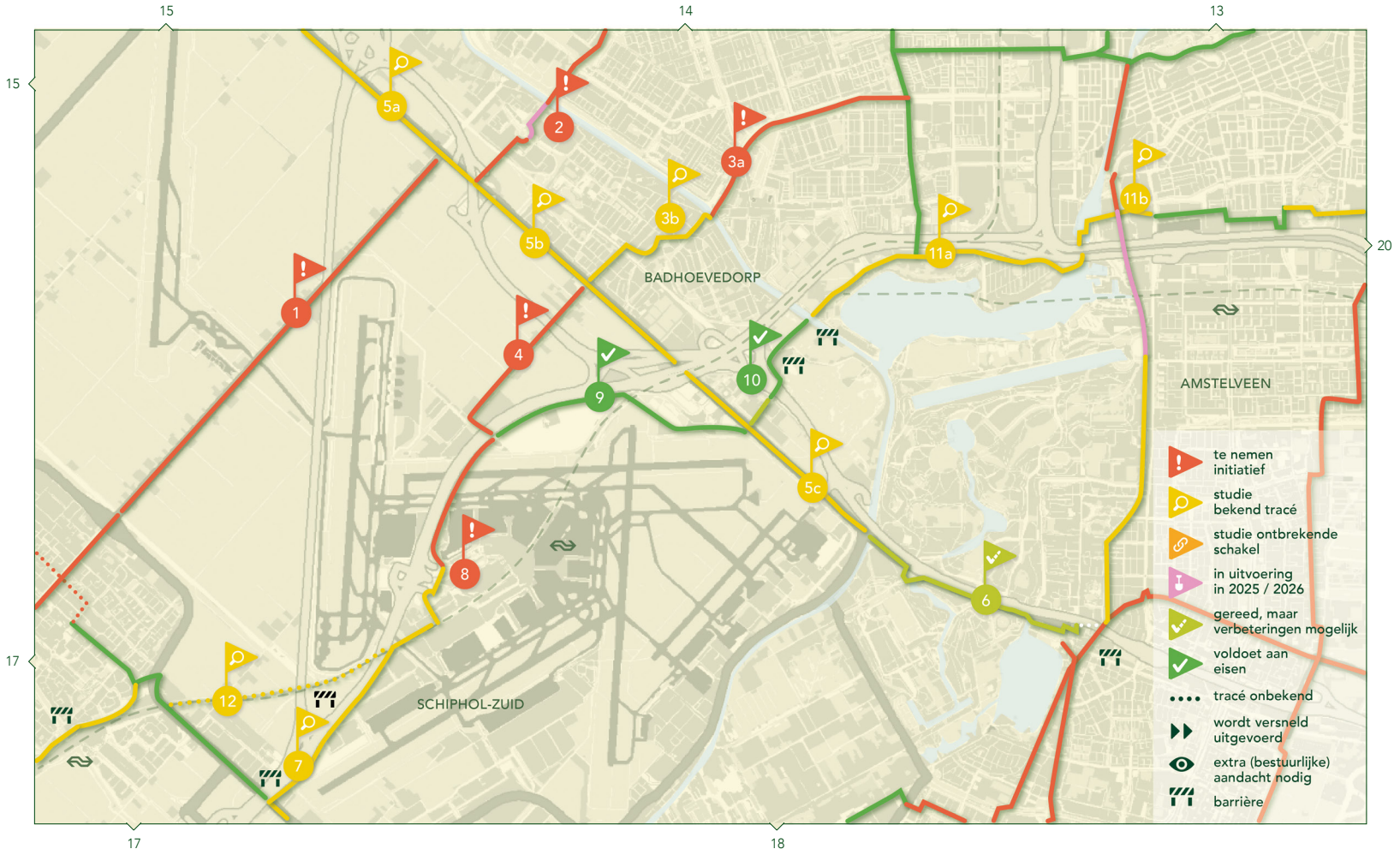
- Kruisweg tussen de Ringvaart en de Paxlaan in Hoofddorp (kaart 15, vlag 1B), te nemen initiatief in 2031.

Voortgang 2024

- De provincie Noord-Holland zal het in 2025 de Crucquiusbrug over de Ringvaart (N201) in groot onderhoud nemen. De Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer zijn bij de plannen betrokken (kaart 15, vlag 1B)
- Op de route F205 tussen Santpoort-Noord en station Hoofddorp is in 2024 een verkenning gedaan naar maatregelen (kaart 15, vlag 2). Deze studie is een samenwerking tussen Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en gemeenten Haarlem en Haarlemmermeer. Voor het F205-deel in Zuid-Kennemerland, zie ook de kaarten 6 en 7, vlaggen 5a tot en met 5f.

De studie wijst onder meer uit dat een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart in het verlengde van het Liniepad voordelen biedt voor de fietsers dan de huidige route bij de bestaande brug bij Vijfhuizen, maar verdiepend onderzoek is nodig. Daarnaast moet bij fietsmaatregelen op de Geniedijk richting Hoofddorp rekening worden gehouden met ecologie en natuurwaarden en UNESCO cultuurhistorisch erfgoed (Stelling van Amsterdam). De studie wijst ook uit dat een nieuw fietspad op het laatste deel van de Geniedijk richting Hoofddorp Station nauwelijks voordeel biedt ten opzichte van de bestaande route langs Graan voor Visch, waar nog wel verbetermogelijkheden zijn in samenhang met de planontwikkeling van de Spoorzone Hoofddorp.

16 Hoofddorp/Haarlemmermeer – Amsterdam | overzicht



1 Hoofdweg (tussen Pad om de Noord en Schipholweg N232)

2 Amsterdamse Baan (van Schipholweg tot de brug over de ringvaart) ! ! !

3 *Sloterweg en Burgemeester Amersfoordtlaan (van Schipholweg N232 tot Sloterbrug):*

3a Sloterweg !

3b Burgemeester Amersfoordtlaan

4 Sloterweg (tussen Schipholweg N232 en de kruising Loevesteinse Randweg/ Zonnekruidweg) !

5a Schipholweg N232 (tussen de rotonde Spaarnwouderweg en de A9/ Amsterdamse Baan)

5b Schipholweg N232 (tussen de A9/ Amsterdamse Baan en Knooppunt A4/ A9)

5c Schipholweg N232 (tussen Knooppunt A4/A9 en brug over de Ringvaart)

6 Schipholweg en Burgemeester A.Colijn-weg (van brug over de Ringvaart – Dorpsstraat) ✓

7 Rijkerstreek (van Kruisweg tot het viaduct bij de Handelskade)

8 Handelskade, Westelijke Randweg en Loevesteinse Randweg (van viaduct bij de Handelskade tot Koetsierstraat) !

9 Loevesteinse Randweg (van Koetsierstraat tot Schiphol Noord) ✓

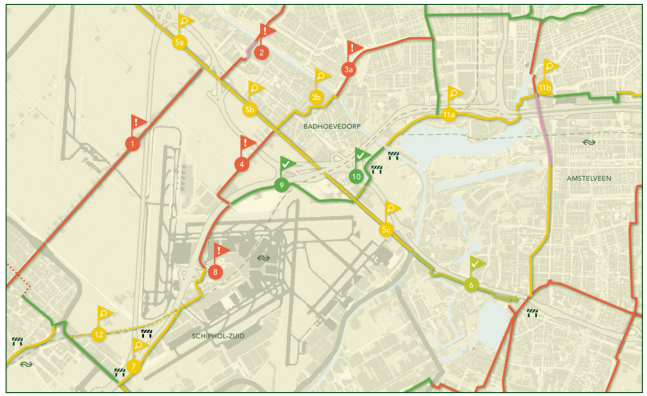
10 Oeverlanden/Oude Haagseweg (van Schipholweg N232 tot de brug over de ringvaart) ✓ ✓

11a Oeverlanden (van brug over de Ringvaart tot Nieuwe Meersluis)

11b IJsbaanpad (van Nieuwe Meersluis tot Amstelveensweg)

12 Nieuwe tunnelverbinding (van Kruisweg tot Schiphol Centrum, tracé onbekend)

16 Hoofddorp/Haarlemmermeer – Amsterdam | toelichting





Oude Haagsebrug, waar een doorfietsroute en vrije busbaan is gerealiseerd, sectie 10

Algemeen

In 2024 is een Plan van Aanpak vastgesteld voor een studie naar twee doorfietsroutes in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek- Haarlemmermeer. Een van de twee doorfietsroutes, die tussen Noordwijk-Lisse-Nieuw Vennep-Hoofddorp-Schiphol, staat deels op de kaart 16. Het gaat daarbij om de Rijkerstreek (vlag 7) en Handelskade (vlag 8) en een mogelijke nieuwe verbinding tussen Kruisweg en Schiphol Centrum (vlag 12). De studie zal in beeld gaan brengen wat het betekent om daar doorfietsroutes mogelijk te maken.

Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:

- Hoofdweg (kaart 16, vlag 1), te nemen initiatief in 2028
- Sloterweg (kaart 16, vlag 3A en 4), te nemen initiatief in 2029
- Handelskade (kaart 16, vlag 8), te nemen initiatief in 2031

Voortgang 2024

- Het project Oude Haagseweg is in 2024 gerealiseerd, waarmee een belangrijke fietsverbinding tussen Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp tot stand is gekomen.
- Een studie zal worden gedaan naar verbetermaatregelen op de Burgemeester Amersfoordtlaan (vlag 3B)

17 Haarlemmermeer Zuid | overzicht

1 *Hoofdweg (tussen Nieuw Vennep en Hoofddorp, Weg om de Noord):*

1a Hoofdweg (Weg om de Noord tot Hoofddorp centrum) !

1b Hoofdweg (tussen Hoofddorp centrum en Nieuw Vennep centrum) ⌕

2 Fietsroute van Nieuw-Vennep naar Lisserbroek (via o.a Componistenweg, Getsewoudweg en IJweg) ⌕

3 Venneperweg (tussen de ringvaart bij Beinsdorp en de Hoofdweg in Nieuwe Vennep) ⌕

4 Behoefteonderzoek fietsverbinding Nieuw-Vennep – Burgerveen – Aalsmeer – Roelofarendsveen !

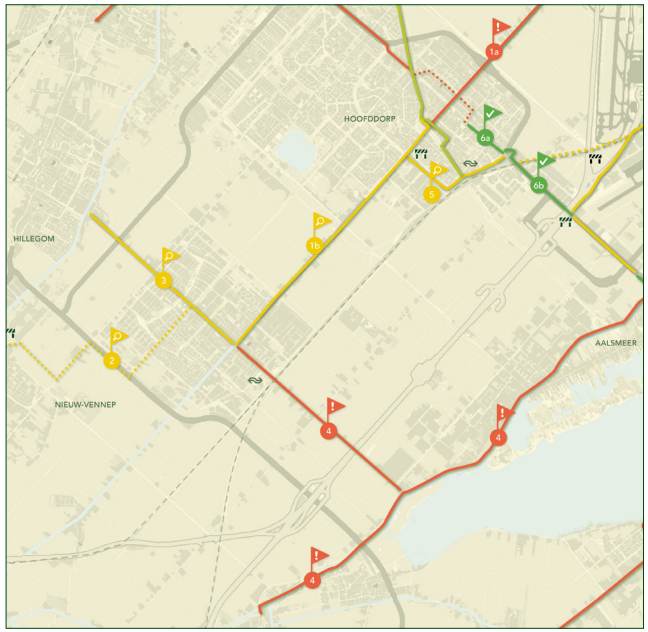
5 De Van Heuven Goedhartlaan (tussen de Hoofdweg en de Kruisweg) ⌕

6a Kruisweg (van Nieuweweg tot Van Heuven Goedhartlaan) ✓

6b Kruisweg (van Van Heuven Goedhartlan tot Rijkerstreek) ✓



17 Haarlemmermeer Zuid | toelichting





nieuwe doorfietsroute bij Kruisweg De Hoek in Hoofddorp

Algemeen

In 2024 is een Plan van Aanpak vastgesteld voor een studie naar twee doorfietsroutes in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek- Haarlemmermeer. Deze studie wordt door de Vervoerregio Amsterdam gedaan in samenwerking met de Regio Holland Rijnland, provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk. De twee te onderzoeken doorfietsroutes zijn Noordwijk-Lisse-Nieuw Vennep- Hoofddorp Schiphol (kaart 17, vlag 2, 1B en 5) en Nieuw Vennep - Hillegom (kaart 17, vlag 3). In de studie wordt aansluiting gezocht bij bestaande projecten zoals HOV Noordwijk-Schiphol en verbeteraanpak Venneperpad. In deze corridors zullen verschillende route alternatieven worden verkend en worden afgewogen, leidend tot een voorlopig voorkeurstracé voor beide doorfietsroutes.

Voortgang 2024

- De doorfietsroute Kruisweg ter hoogte van het bedrijventerrein De Hoek (kaart 17, vlag 6B) is in 2024 gerealiseerd.
- Programmering nieuwe initiatieven
- Hoofdweg (kaart 17, vlag 1A), te nemen initiatief in 2028
- Behoefteonderzoek fietsverbinding Nieuw Vennep-Burgerveen-Aalsmeer-Roelofarendsveen (kaart 17, vlag 4), te nemen initiatief in 2030

18 Aalsmeer – Amstelveen-Zuid – Uithoorn | overzicht

1 Kruisweg (van Rijkerstreek tot Fokkerweg)

2 HOVASZ (N196 tussen Fokkerweg en Poelweg) ✓

3 Koningin Maximalaan, N196 (van Poelweg tot Admiraal van Ghentlaan)

4 Koningin Maximalaan, N196 (van Admiraal van Ghentlaan tot de Prinses Irenebrug)

5 Integraal verbetertraject tussen Aalsmeerderweg en Sportas (van Kruising met de N231 tot de Handweg) !

6 Aalsmeerderweg (tussen Wissel en de kruising met de N231) ✓

7 Wissel en Baanvak

8 Stommeerweg en Kudelstaartseweg (tussen Gerberastraat en Bachlaan) !

9 Kudelstaartseweg (tussen Bachlaan en Robend) !

10 Hoofdweg (tussen Vuurlijn en de provinciegrens met Zuid-Holland) !

11 Route Vuurlijn, Stelling, Lunet, Linie, Traverse (van Hoofdweg tot Boterdijk) !

12 Drechtdijk, Boterdijk en Watsonweg (van de Amstel/Vrouwenakker tot de Koningin Maximalaan) !

13 Handweg, Bovenkerkerweg en Zijdelweg (van Koningin Maximalaan in Uithoorn tot Kazernepad in Amstelveen) !



18 Aalsmeer – Amstelveen-Zuid – Uithoorn | toelichting



Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:

- Verbetertraject tussen Aalsmeerderweg en Sportas (kaart 18, vlag 5), te nemen initiatief in 2027
- Stommeerweg en Kudelstaartseweg (kaart 18. vlag 8 en 9), te nemen initiatief in 2027
- Hoofdweg (kaart 18, vlag 10), te nemen initiatief in 2028
- Vuurlijn, Stelling, Lunet, Linie, Traverse (kaart 18, vlag 11), te nemen initiatief in 2028
- Drechtdijk, Boterdijk, Watsonweg (kaart 18, vlag 12), te nemen initiatief in 2031
- Handweg, Bovenkerkerweg en Zijdelweg (kaart 18, vlag 13), te nemen initiatief in 2031

Voortgang 2024

- Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio heeft ingestemd met de realisatiefase van de Prinses Irenebrug in Uithoorn (kaart 18, vlag 4) en met de realisatiefase van Wissel-Baanvak en Spoorlijn-zuid deel in Aalsmeer (kaart 18, vlag 7)
- De gemeente Uithoorn heeft op basis van een studie vastgesteld dat het Zijdelveld (ten zuiden van de Koningin Maximalaan (kaart 18, vlag 3) een potentiële doorfietsroute is, naast de Koningin Maximalaan zelf waar de ruimte ontbreekt voor een twee richtingen doorfietsroute.

19 Amstelveen – Ouderkerk | overzicht

1 *Sportas (van IJsbaanpad tot Noorddammerlaan):*

1a Scope Amsterdam (van Skutjespad tot Amsterdamseweg)

1b Scope Amstelveen (Amsterdamseweg tot Noorddammerlaan)

2 Tweede noord-zuid route Amstelveen !

3 Mr. G Groen van Prinstererlaan en Oranjebaan (tot de brug bij Ouderkerk a/d Amstel) ! ✓

4 De Savornin Lohmanlaan !

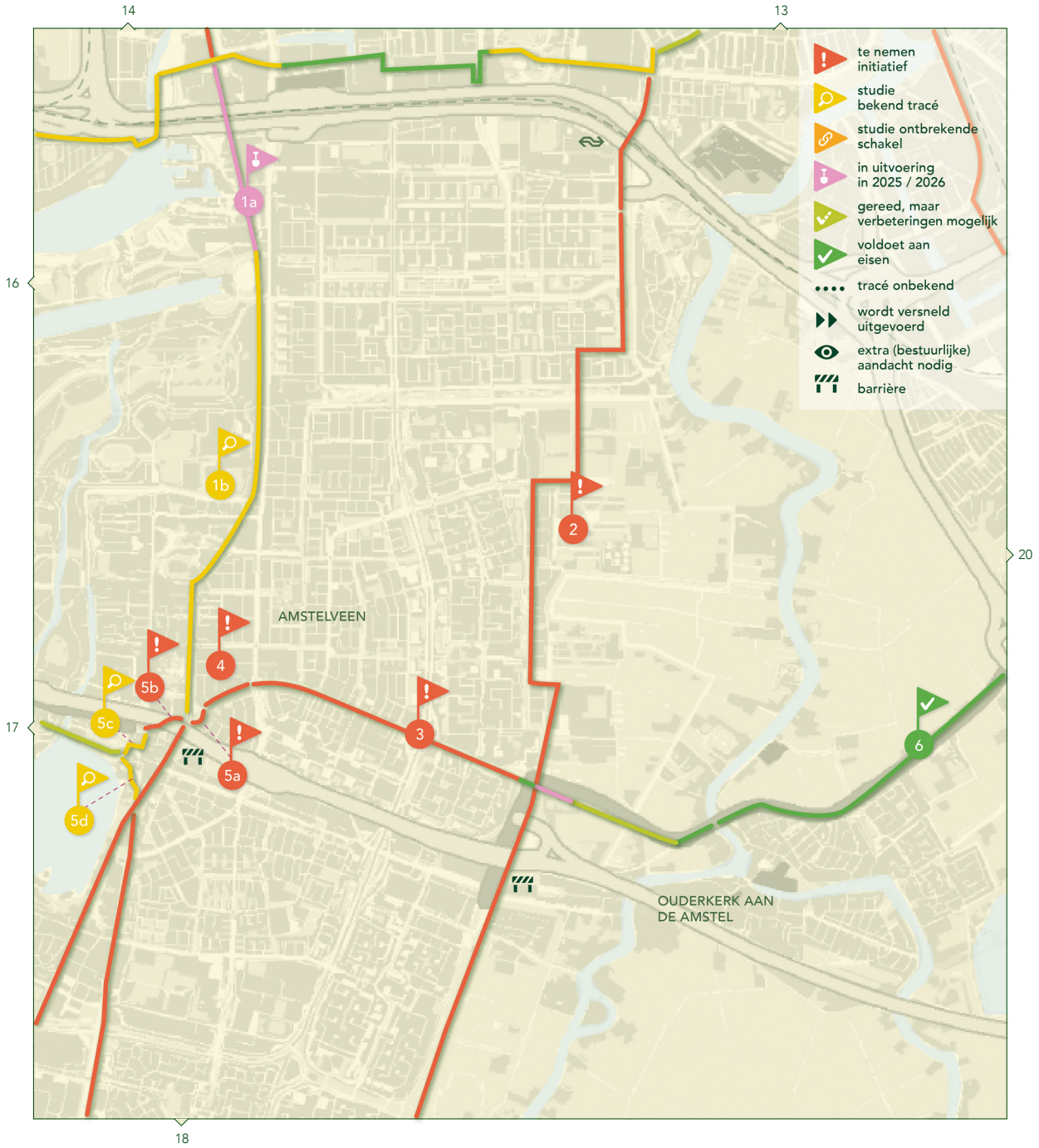
5a Park Mr. A. Van Hallweg (tussen de Savornin Lohmanlaan en het Kazernepad) !

5b Toekomstige route over het dek van de A9 (tussen Kazernepad en Amsterdamseweg) !

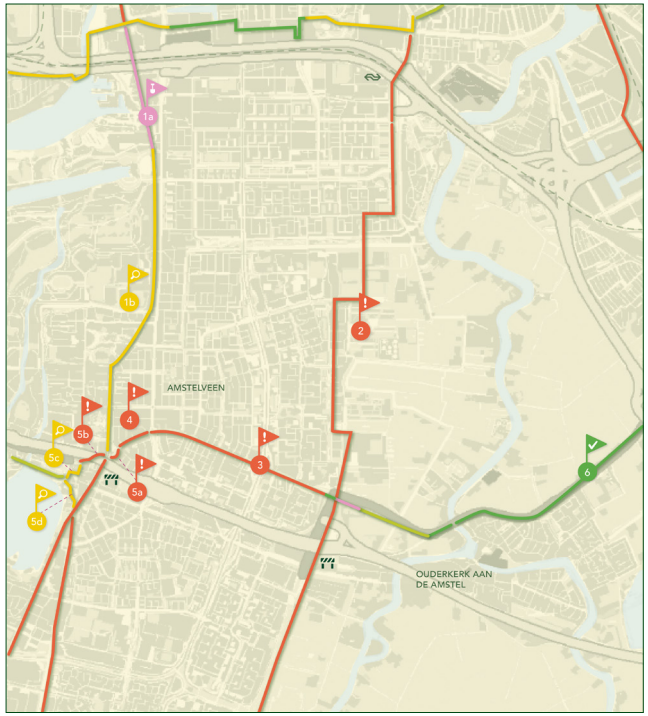
5c Burgemeester A. Colijnweg en Laan Nieuwer-Amstel (tussen Dorpsstraat en Doorweg)

5d Laan Nieuwer-Amstel (tussen Doorweg en Kazernepad)

6 Burgemeester Stramanweg (tussen de brug bij Ouderkerk a/d Amstel en de A2) ✓



19 Amstelveen – Ouderkerk | toelichting



Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling. De programmering is in dit deelgebied als volgt:

- Een tweede-noord-zuid route Amstelveen -Amsterdam (kaart 19, vlag 2), te nemen initiatief in 2029
- Het volledig realiseren van doorfietsroute De Savornin Lohmanlaan en Oranjebaan (kaart 19, vlag 3 en 4), te nemen initiatief in 2026
- Onderzoek naar een doorfietsroute Park Mr. A. van Hallweg (kaart 19, vlag 5A), te nemen initiatief in 2030
- Aanleg doorfietsroute over het dek van de A9 (kaart 19, vlag 5B) in 2027

Voortgang 2024

- De maatregelen van de Sportas in het Amsterdamse Bos zijn in uitvoering genomen (kaart 19, vlag 1a). De aansluitende delen in Amstelveen volgen de komende jaren.

20 Amsterdam Zuidoost, Diemen en Weesp | overzicht

1 Reaalspolderweg (vanaf gemeentegrens Weesp tot Lange Muiderweg) ⌕

2 Lange Muiderweg ⌕

3 Centrum Weesp (brug Ossenmarkt – Lange Vechtbrug – Hoogstraat – Achteromstraatje – Binnenveer) ⌕

4 Buitenveer en Verlengde Buitenveer ⌕

5 Nieuwe aansluiting Verlengd Buitenveer op de Weesperbrug ⌕

6 Fietspaden langs de N236 en N523 in Weesp ✓✓ !

7 Route via Rozenoordbrug en Ouderkerkerdijk (van Beatrixpark tot Spaklerweg) !

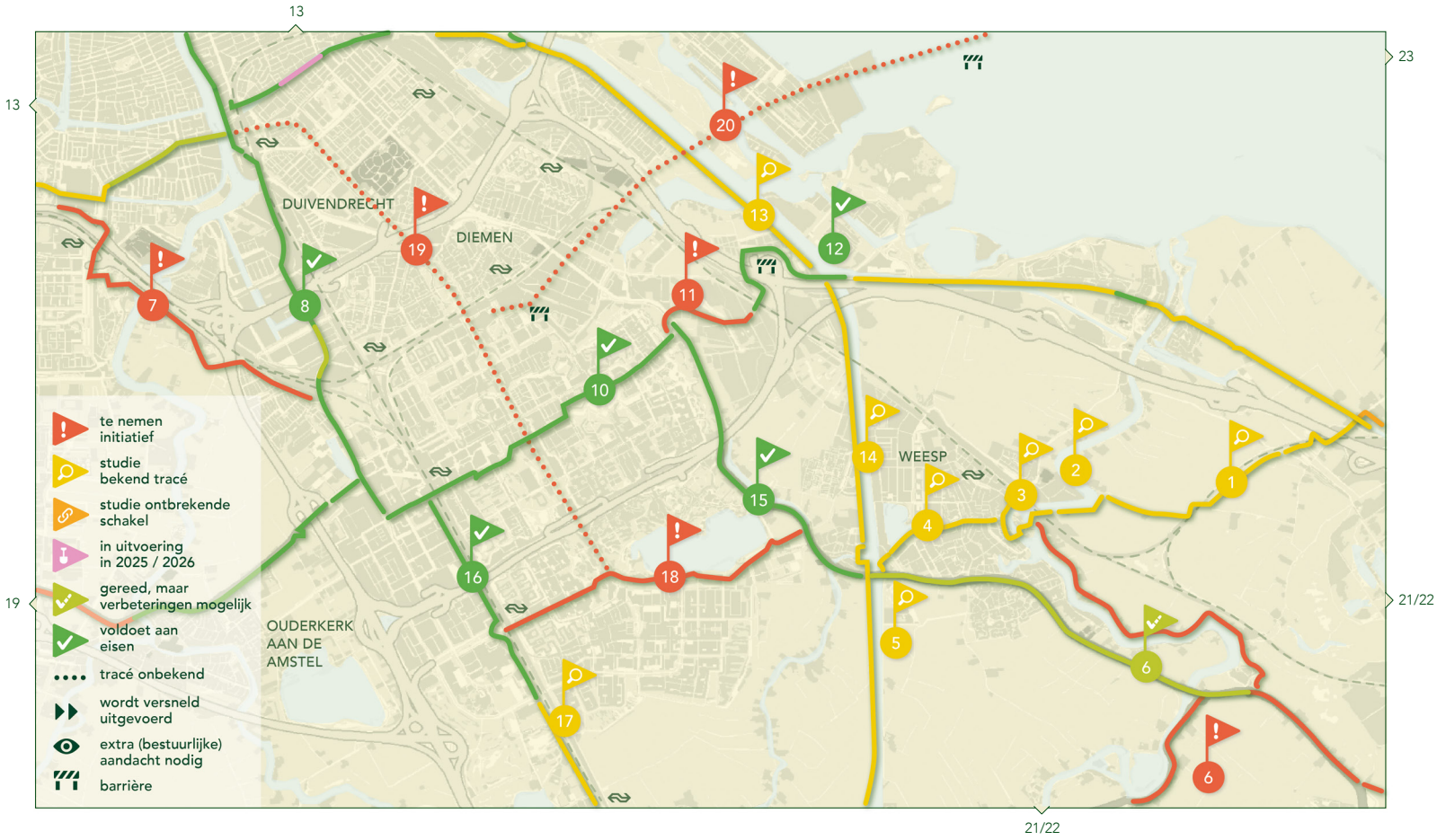
8 Spaklerweg en Holterbergweg (van rotonde Amstelplein tot Hoogoorddreef) ✓✓✓

9 Burgemeester Stramanweg (van A2 tot Hoogoorddreef) ✓

10 Hoogoorddreef en Gulden Kruispad (van Holterbergweg tot Provincialeweg) ✓

11 Fietsroute Diemerbos (van Provincialeweg/ Stammerdijk tot Knooppunt Diemen) !

12 Diemerpolderweg (van knooppunt Diemen tot Muiderbrug A1) ✓



13 Route langs Amsterdam Rijnkanaal via Westelijke Merwedekanaaldijk en Kanaaldijk (van Waterkeringpad tot Diemerpolderweg bij Muiderbrug A1) ⌕

14 Route langs Amsterdam Rijnkanaal (van Diemerpolderweg bij Muiderbrug A1 tot Kanaaldijk West in Driemond) ⌕

15 Provinciale weg N236 (van Weesperbrug tot Gulden Kruispad) ✓

16 Fietsroute langs spoor Amsterdam – Utrecht (van Hoogoorddreef tot Tafelbergweg) ✓

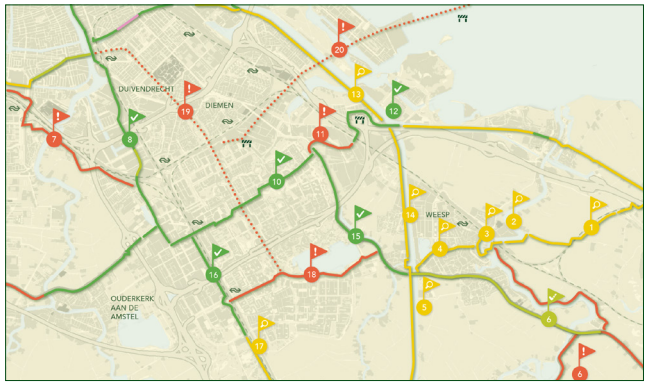
17 Fietsroute langs spoor Amsterdam – Utrecht (van Tafelbergweg – de provinciegrens bij Abcoude) ⌕

18 Meibergpad en Driemondweg (van Amsterdam UMC/ Holendrecht tot provincialeweg N236 bij Gaasperdam) !

19 Doorfietsroute Gooiseweg !

20 IJmeerverbinding !

20 Amsterdam Zuidoost, Diemen en Weesp | toelichting



Algemeen

In 2024 is door de provincie Utrecht een verkennende studie gestart voor de Dom-tot-Damroute tussen Utrecht en Amsterdam. De studie wordt gedaan met in samenwerking met de betrokken gemeenten in Utrecht, gemeenten Amsterdam en Diemen, Rijkswaterstaat en Vervoerregio Amsterdam. Voor de doorfietsroute in noordelijke richting naar Amsterdam worden twee routealternatieven onderzocht:

- Variant 'Abcoude' (vanaf Breukelen via Abcoude, Amsterdam-Zuidoost naar Amstelstation). Op kaart 20 deels weergegeven met de vlaggen 8, 16, 17)
- Variant 'Weesp' (vanaf Breukelen langs het Amsterdam Rijnkanaal via Weesp, Diemen richting Muiderpoortstation). Op kaart 20 deels weergegeven met de vlaggen 13 en 14).

Programmering nieuwe initiatieven

Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen initiatieven nemen om doorfietsroutes te verbeteren. De Vervoerregio Amsterdam wil hier in principe graag aan meewerken op inhoud en voor cofinanciering t.b.v. investeringen in nieuwe infrastructuur. Als de wegbeheerder geen initiatieven neemt, zal de Vervoerregio het initiatief nemen om met de wegbeheerder(s) in overleg te gaan over de haalbaarheid van planontwikkeling.

De programmering is in dit deelgebied als volgt:

- Fietspaden langs de N236 en N523 bij Weesp (kaart 20, vlag 6), te nemen initiatief in 2031
- Doorfietsroute via Rozenoordbrug en Ouderkerkerdijk (kaart 20, vlag 7), te nemen initiatief in 2027
- Doorfietsroute Diemerbos, Meibergpad en Driemondweg (kaart 20, vlag 11 en 18), te nemen initiatief in 2028
- Ontbrekende schakel Gooiseweg (kaart 20, vlag 19). Deze verbinding hangt samen met de aanpak van de Gooiseweg en mogelijke woningbouwontwikkelingen op lange termijn, te nemen initiatief in 2032 of later
- Ontbrekende schakel IJmeerverbinding (kaart 20, vlag 20). Deze meekoppelkans voor een doorfietsroute tussen Almere en Amsterdam is afhankelijk van een besluit over de IJmeerverbinding zelf, te nemen initiatief in 2032 of later.

21 Regio Gooi & Vecht | overzicht deel 1

1 *Diemerbos – Muiden – Naarden – Bussum – Hilversum:*

1a Maxisweg, Muiden

1b Amsterdamsestraatweg, Muiden ✓

1c Zuiderpolderweg tot Hakkelaarsbrug, Muiden/Muiderberg

1d Naarden – Bussum-Zuid

1e Bussum-Zuid – Hilversum (via N524)

2 Weesp – Muiderberg – Almere Poort

3 *Weesp – Uitermeer – Bussum (via N236):*

3a Gooilandseweg, Weesp - Uitermeer

3b Gooilandseweg, Uitermeer – Melkmeent !

3c Loodijk, Melkmeent – Hollands End, Ankeveen

3d Loodijk, Hollands End – Herenweg, Kortenhoef !

3e Franse Kampweg, Bussum

4 Weesp – Uitermeer – langs de Vecht – Nederhorst den Berg (via N523) !

5 Uitermeer – Nederhorst den Berg (via N523) !

6 *Nederhorst den Berg – Kortenhoef – Hilversum:*

6a Randweg, Nederhorst den Berg !

6b Middenweg, Horstermeer !

6c Herenweg, Kortenhoef

6d Noordereinde, Kortenhoef !

6e Leeuwenlaan/'s Gravelandseweg, Hilversum

7 *Vreeland – Hilversum Kerkelanden – Hilversum NS Station (via N201):*

7a Vreelandseweg N201, Vreeland – Zuidereind, Kortenhoef !

7b Vreelandseweg N201, Zuidereind Kortenhoef – Diependaalselaan

7c Vreelandseweg, Hilversum – station Hilversum

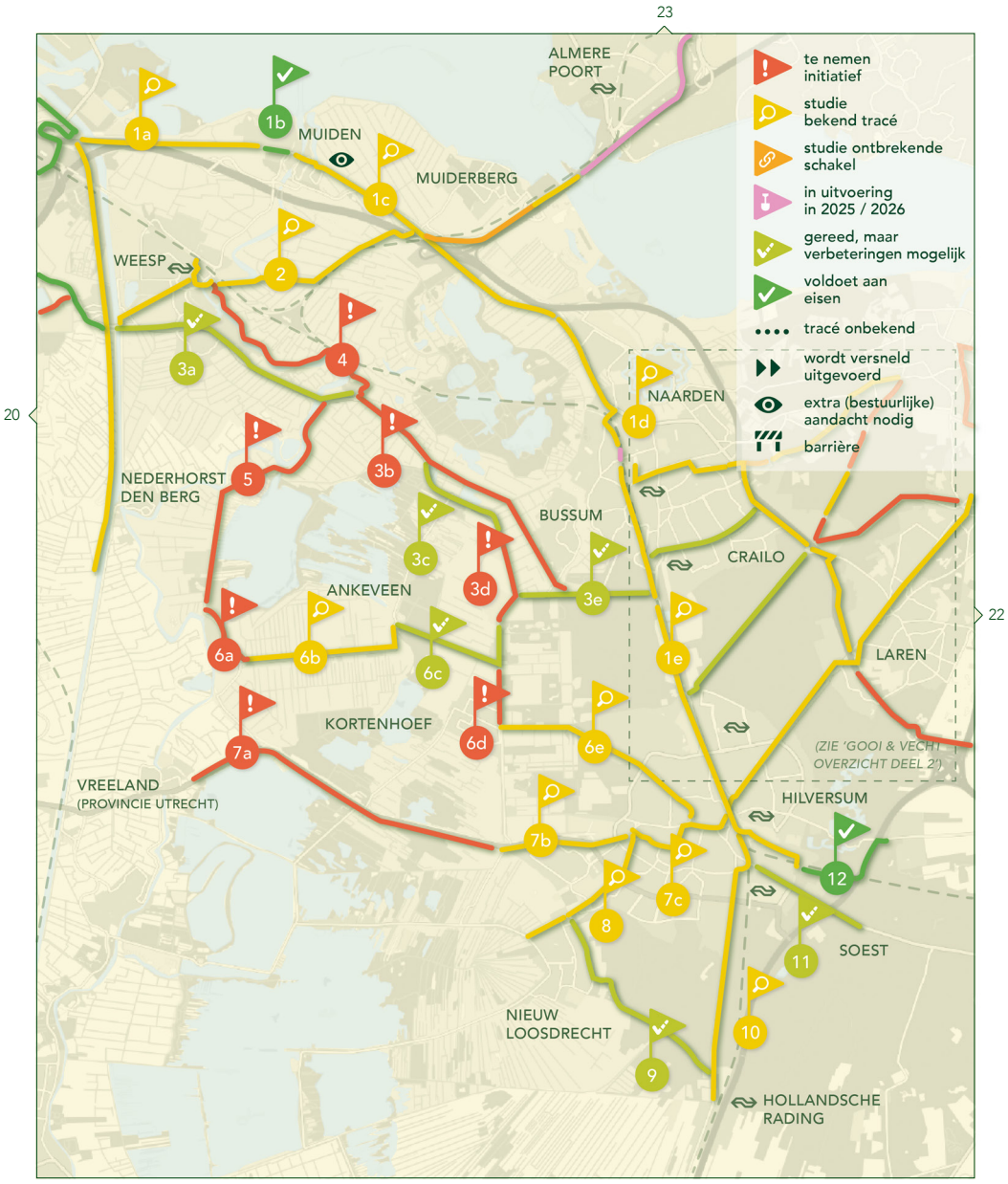
8 Hilversum – Nieuw Loosdrecht (via Loosdrechtseweg)

9 Nieuw Loosdrecht – Hollandsche Rading (via Noodweg)

10 Hilversum – Utrecht (via Hollandsche Rading / N417)

11 Hilversum – Soest (via Soestdijkerstraatweg N415)

12 Hilversum – Baarn (via Anna's Hoeve) ✓



22 Regio Gooi & Vecht | overzicht deel 2

12 *Hilversum – Laren – Blaricum – Huizen:*

12a Hilversum – Laren (via Larenseweg N525) ⌕

12b Laren – Blaricum ⌕

12c Blaricum – Bijvanck – Blaricummermeent – Huizen ⌕ ⚷

13 Melkmeent tussen N236 en Hilversumse Meent !

14 *Mediapark – Huizen via N527:*

14a Nieuwe Crailoseweg / Gebed zonder Eind ✓

14b Crailoseweg / N527 !

15 *Bussum Zuid – Blaricum (via Crailo):*

15a Bussum Zuid – Amersfoortsestraatweg, Bussum ✓

15b Bussum – Crailo (via Amersfoortsestraatweg) ⌕

15c Crailo – Blaricum (via Prins Hendriklaan/ N526) !

16 *Bussum – Huizen:*

16a Brediusweg, Bussum ⌕

16b Oud Bussummerweg, Bussum/ Huizen ⌕

16c Nieuwe Bussummerweg, Huizen ⌕

17 *Crailo – Laren – Eemnes – Huizen:*

17a Rijksweg West, Crailo/ Laren ⌕

17b Rijksweg Oost, Laren !

17c Randweg Oost, Blaricum ! ⚷ !

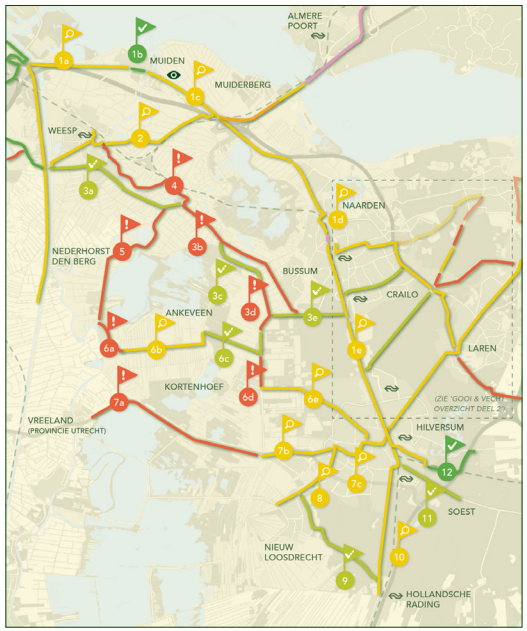
17d Bussummerweg, Huizen !

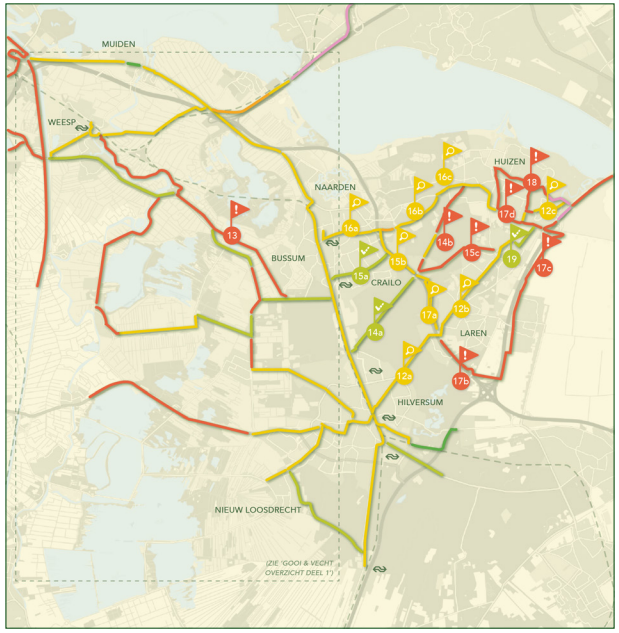
18 Gooilandweg/Huizermaatweg, Huizen !

19 Le Coultredreef, Blaricum ✓



21/22 Regio Gooi & Vecht | deel 1 & 2 toelichting





Algemeen

- In 2019 is een intentieverklaring getekend voor de realisatie van het doorfietsroutenetwerk in Gooi en Vechtstreek;
- Hiervoor is in 2020 een nadere analyse uitgevoerd wat heeft geleid tot zes prioritaire doorfietsroutes:
  - Hilversum – Huizen (via Laren en Blaricum, vlag 12)
  - Bussum – Huizen (vlag 16)
  - Laren – Bussum (via Crailo, vlag 17a en 15b)
  - Hilversum – Amsterdam (vlag 1)
  - Almere – Amsterdam (via Weesp, vlag 2)
  - Hilversum – Wijdemeren (vlag 6b, 6c en 7)
- In 2021 is door Sweco/MuConsult onderzocht wat er voor de zes prioritaire doorfietsroutes per tracé nodig is om deze op doorfietsroute kwaliteit te brengen. De routes zijn op schetsontwerpniveau uitgewerkt.
- Sinds 2024 werkt Sweco in opdracht van de regio aan het realiseren van de doorfietsroutes. Sweco heeft met de regio inzichtelijk gemaakt welke opgave er ligt en wat er nodig is om het netwerk te realiseren.



Fietsstraat Amsterdamsestraatweg Muiden

Prioritaire route coalitieakkoord: Hilversum – Bussum (vlag 1e)

De verbinding tussen Hilversum en Bussum is een deel van de toeale prioritaire doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. Het zuidelijke deel van de doorfietsroute Hilversum – Amsterdam ligt op grondgebied van de gemeente Hilversum; het noordelijke deel van de doorfietsroute ligt op grondgebied van de gemeente Gooise Meren. Voor het deel tussen Hilversum en Bussum is de provincie verantwoordelijk. In het iMPI is dit project opgenomen onder de naam N524-01 ‘smalle fietspaden langs de N524’. Het fietsknelpunt tussen Hilversum en Bussum betreft te smalle eenrichtings(brom)fietspaden langs beide zijden van de drukke N524.
Voor de N524 zijn in 2023 en 2024 studies uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een voorkeursvariant: een enkelzijdig, tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de N524. Dit voorkeursalternatief is inmiddels uitgewerkt tot Voorlopig Ontwerp. Naar verwachting promoveert de maatregel in Q1 2025 officieel naar de planfase.

Voortgang 2024

- De provincie heeft een voorkeursalternatief voor de N524 (onderdeel prioritaire route uit het coalitieakkoord, vlag 1e) vastgesteld;
- De provincie heeft subsidie verleend aan:
  - de gemeente Gooise Meren ter verbetering van de Spiegelstraat in Bussum. Deze wordt uitgevoerd als fietsstraat, conform inrichtingseisen voor doorfietsroutes (vlag 1d).

23 Flevoland | overzicht

1 Doorfietsroute Lelystad – Lelystad Airport ✓

2 Doorfietsroute Almere – Lelystad

3 Hoogwaardige fietsroute Urk – Emmeloord – Marknesse

4 Hoogwaardige fietsroute Lelystad-Dronten-Roggebotbrug met aansluiting op HWFR Kampen (Overijssel)

5 Hoogwaardige fietsroute Almere – Zeewolde met aansluiting op HWFR Huizen/Hilversum (provincie NH en Utrecht)



23 Flevoland | toelichting



Algemeen

De provincie Flevoland kent bij aanleg van infrastructurele projecten, zoals doorfietsroutes, vijf verschillende fasen in de voorbereiding van de aanleg:

- Initiatieffase: start van het project wordt bepaald, wat willen we bereiken, wie doet mee?
- Verkenningsfase: oplossingsrichtingen worden onderzocht.
- Planstudiefase: voorkeursoplossing wordt bepaald, kosten inzichtelijk gemaakt en voorzien van een financiële dekking.
- Planuitwerkingsfase: uitwerken van de voorkeursoplossing, soms ook planologische procedures en voorbereiding van de aanbesteding.
- Realisatiefase: het project wordt uitgevoerd 'op straat'.

Programmering nieuwe initiatieven

Ontbrekende schakel IJmeerverbinding

Deze meekoppelkans (kaart 20, vlag 20) voor een doorfietsroute tussen Almere en Amsterdam is afhankelijk van een besluit over de IJmeerverbinding zelf, te nemen initiatief in 2032 of later.

Bijzondere projecten

Dynamische verlichting en recreatief medegebruik doorfietsroute

De doorfietsroute Almere – Lelystad door het Nationaal Park Nieuw Land wordt voorzien van innovatieve dynamische verlichting. Het verlichtingsniveau van het fietspad wordt afgestemd op de aanwezigheid van de fietsers op de route. Door het toepassen van deze dynamische verlichting wordt lichthinder zo veel mogelijk beperkt ten gunste van de natuur in het nationaal park.

Nagedacht wordt hoe de doorfietsroute Almere – Lelystad, naast het utilitair gebruik (woon- werkverkeer), ook aantrekkelijk is voor toeristen en recreanten. Dit met als doel de duurzame mobiliteit te stimuleren. Zo worden voor toeristen en recreanten aanvullende fietsvoorzieningen opgenomen in de vorm van rustpunten voorzien van informatie over het Nationaal Park en het verhaal van Flevoland.

23 Flevoland | toelichting vervolg



Hoogwaardige fietsroute: Urk – Emmeloord – Marknesse

In januari 2025 hebben de bestuurders van de gemeenten Noordoostpolder en Urk de intentieverklaring aangeboden gekregen. Aanvullend vinden er gesprekken plaats met de gemeenten over de hoogte van de provinciale subsidie waar de hoogwaardige fietsroute is gelegen op gemeentelijke grondgebied.

Hoogwaardige fietsroute: Almere – Zeewolde (aantakking Huizen/Hilversum)

In 2de helft van 2025 wordt gestart met de verkenning van de hoogwaardige fietsroute Almere – Zeewolde met aansluiting op Huizen/Hilversum. De uitvoering is gepland in 2028/2029.

De hoogwaardige fietsroute Lelystad – Dronten – Kampen

De hoogwaardige fietsroute Lelystad – Dronten – Kampen is in 2024 gestart met de voorbereiding van de verkenning van de fietsroute.
In 2025 wordt samen met de gemeenten de verkenning en de nulmeting uitgevoerd, zodat in 2027/2028 gestart kan worden met de aanleg van de hoogwaardige fietsroute.

04 Doorkijk 2025



04

”Het jaar 2040 is gekozen om het doorfietsroute-netwerk Nederland gereed te hebben

Doorkijk 2025

Bewegwijzering Doorfietsroutes

Op steeds meer plekken in Nederland worden doorfietsroutes op de fietsbewegwijzering aangegeven. Dit houdt in dat er langs de gehele doorfietsroute op de fietsbewegwijzering het F-nummer in een opvallend schildje zichtbaar is, waardoor het van een afstand goed te herkennen en te volgen is voor fietsers. Het plaatsen van deze bewegwijzering gebeurt bij andere provincies tot nu toe vooral ad hoc, door een verzoek in te dienen bij de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) wanneer een doorfietsroute af is. Omdat wij in onze provincies een veel langer, complexer en gefaseerder netwerk van doorfietsroutes aan het vormen zijn, werkt deze ad-hoc aanpak niet goed. Daarom zijn wij sinds 2024 aan het samenwerken met de NBd om een coherent en logisch plan van doorfietsroutes en -routenummers te ontwikkelen. In 2025 hopen we dit plan af te maken, en te starten met het bewegwijzeren van de eerste route uit dit plan.

Coördinatie Fietstelplan

Provincie en Vervoerregio houden (twee)jaarlijks middels tijdelijke fietstellingen in het najaaar steekproefsgewijs bij wat de ontwikkelingen zijn op het gebruik van fietspaden. Om een volledi ger, jaarrond en uitgebreider beeld te krijgen van onze fietsnetwerken gaan we in 2025 een pilot uitvoeren waarin we innovatieve fietsteltechnieken testen. De conclusies van deze pilot worden dan gebruikt om volgend jaar stappen te zetten om provinciebreed een beter beeld te krijgen van het gebruik van (door) fietsroutes. De provincie Noord-Holland is hiervoor in de lead, maar deze stappen worden ondernomen voor beide provincie’s en Vervoerregio.

Vervolgstappen Vervoerregio Amsterdam

Fietsservicepunt Schiphol-Noord

Bij het huidige busstation Schiphol Noord, bij de kruising van twee doorfietsroutes, realiseren Schiphol, BAM en de Vervoerregio Amsterdam een fietsservicepunt. Hier komen ruimtes voor fietsreparaties, uitgifte en onderhoud van deelfietsen, een rustruimte met zitplaatsen, flexplekken en koffieautomaat, een toiletruimte, opleidingsplek voor fietsenmakers. Zowel overdekt als buiten is er ruimte voor fietsparkeren. De planning is gericht op openstelling in het laatste kwartaal van 2025. Daarna zal het gebruik ervan goed gemonitord worden en kunnen – naar behoefte van de gebruikers – meer diensten worden aangeboden, zoals bijvoorbeeld een pakketophaaldienst.



Vervolgstappen provincie Flevoland

De provincie ontwikkelt in 2025 haar fietsdashboard voor wat betreft het verzamelen en het presenteren van de fietsdata van zowel de jaarlijkse incidentele- als ook permanente fietstellingen.

De provincie ontwikkelt samen met gemeenten een provinciale ontwerpwijzer fietsvoorzieningen hoogwaardige fietsroutes binnen de bebouwde kom in 2025.

De werkzaamheden in 2025 gerelateerd aan de hoogwaardige fietsroutes zijn benoemd bij de toelichting over de routes.

Vervolgstappen Provincie Noord-Holland

Meerjarige projectenlijst korte termijn

Provincie en gemeenten werken samen richting de uitvoering van de projecten op de eerdergenoemde geprioriteerde projectenlijst 2025-2027 (zie hoofdstuk 2). Gemeenten kunnen tot en met 2027 bij de provincie subsidie aanvragen voor deze specifieke projecten en de provincie helpt gemeenten om de projecten subsidierijp te maken. De lijst wordt elk jaar in samenwerking met de regio's aangevuld en geactualiseerd. In 2025 wordt de lijst aangevuld met projecten die in 2028 in aanmerking komen voor subsidie. Dit gebeurt in samenwerking tussen regio's en provincie. Door deze meerjarige aanpak werken we de komende jaren nog effectiever samen met de regio aan het bereiken van onze doelen.

Verkenning projecten lange termijn

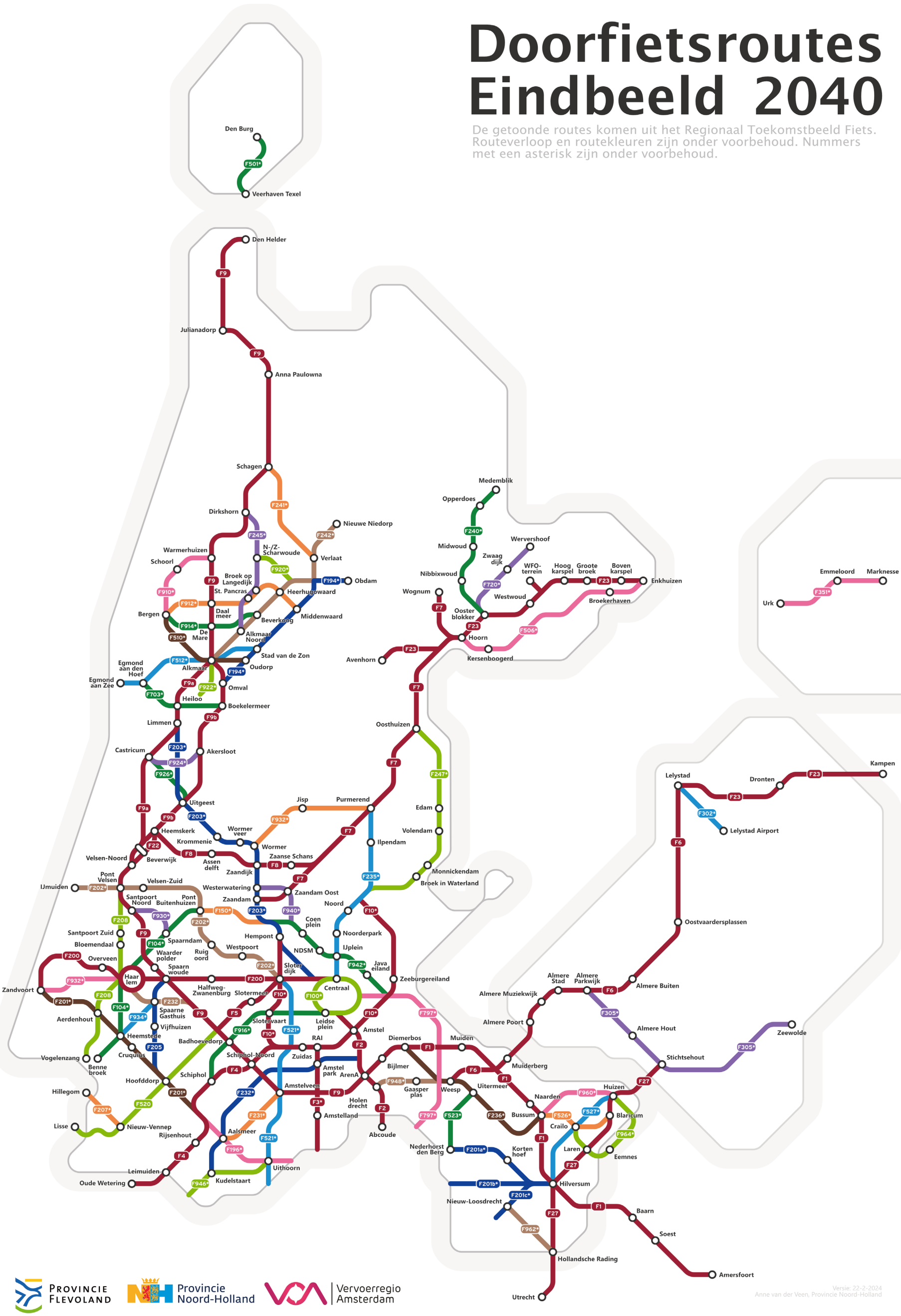
Om inzicht te krijgen in de prioriteiten voor de lange termijn (vanaf 2028) gaat de Provincie Noord-Holland in 2025 in de regio's Alkmaar, West-Friesland, Zuid-Kennemerland en IJmond aan de slag met vervolgonderzoeken voor het doorfietsroutenetwerk. Met dit onderzoek wordt ook bekeken hoe knelpunten op routes kunnen worden opgelost en verkennen provincie en gemeenten de mogelijkheden om een aantal ontbrekende schakels te realiseren.

”

Door een meerjarige aanpak werken we de komende jaren nog effectiever samen met de regio aan het bereiken van onze doelen

Doorfietsroutes Eindbeeld 2040

De getoonde routes komen uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Routeverloop en routekleuren zijn onder voorbehoud. Nummers met een asterisk zijn onder voorbehoud.



Provincie Flevoland

Provincie Noord-Holland

Vervoerregio Amsterdam

Versie: 22-2-2024
Anne van der Veen, Provincie Noord-Holland



Contact

Vervoerregio Amsterdam

Frans Hasselaar: f.hasselaar@vervoerregio.nl

Provincie Noord-Holland

Karin Bodewes: karin.bodewes@noord-holland.nl

Provincie Flevoland

Hans van der Veen: hans.vanderveen@flevoland.nl

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18244
Extern Zaak ID	2392024
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	9.j
Titel	Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken. Daarvoor is het belangrijk dat bushaltes goed toegankelijk zijn, ook voor reizigers met een beperking. De provincie stelt jaarlijks subsidie beschikbaar aan gemeenten, waarmee zij hun haltes kunnen aanpassen of nieuwe haltes kunnen aanleggen. Gedeputeerde Staten brengen een wijziging aan in de subsidieregeling, waardoor het maximale aan te vragen bedrag wordt verhoogd voor het ov-gebied Noord-Holland Noord. De gemeenten in Noord-Holland Noord kunnen zo meer haltes toegankelijk maken.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
R. Tromp
BEL/MOB

Telefoonnummer 06 29678420
rick.tromp@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 APR. 2025

Kenmerk
2392024/2392032

Uw kenmerk

Betreft: Wijziging UVR subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de wijziging van de subsidieregeling verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025

Op 17 december 2024 is de UVR subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025 vastgesteld. Hierin stelt de provincie in 2025 een bedrag van € 1.909.334,-- subsidie beschikbaar aan gemeenten in de ov-concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Dit bedrag is bedoeld voor het aanpassen of aanleggen van haltes op gemeentelijke grond in lijn met het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032.

Gedeputeerde Staten brengen een wijziging aan in deze subsidieregeling. Het subsidieplafond voor Noord-Holland Noord wordt opgehoogd naar € 400.000 (artikel 6). Dit plafond blijkt initieel te laag ingeschat. Per komende 4 mei veranderen er een aantal lijnen in het lijnennet voor Noord-Holland Noord. Zo krijgt o.a. de wijk Vroonermeer-Noord in Alkmaar openbaar vervoer en wordt de buslijn vanuit Hoogwoud/Risdam verbonden met het ziekenhuis in Hoorn. Deze wijzigingen waren nog onzeker ten tijde van het opstellen van de eerste regeling. Door het ophogen van het plafond kunnen inwoners sneller gebruik maken van toegankelijke bushaltes op deze lijnen. Daarmee draagt de provincie bij aan de doelstellingen van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. De overige artikelen van de subsidieregeling blijven ongewijzigd.

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

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18312
Extern Zaak ID	2389573
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	9.k
Titel	Mobiliteit: Wijzigen bedientijden bruggen en sluizen (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BU/NWG

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Gedeputeerde Staten maken het mogelijk om 24 uur per dag te varen in Noord-Holland en wijzigen de bedientijden van de Leeghwaterbrug, Leimuiderbrug, Bosrandbrug, Aalsmeerderbrug en Schipholdraaibrug.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
B.F. Bosman
BU/NWG

Telefoonnummer 023 - 514 3356
BosmanB@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

15 APR. 2025

Kenmerk
2389573/2389998

Uw kenmerk

Betreft: Het wijzigen van de bedientijden van bruggen en sluizen

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
De mogelijkheid om 24x7 te varen in Noord-Holland en het wijzigen van het bedienregime van de Leeghwaterbrug, Leimuiderbrug, Bosrandbrug, Aalsmeerderbrug en de Schipholdraaibrug.

Inleiding
In het coalitieakkoord 'verbindend vooruit' hebben we afgesproken om goederenvervoer over water te stimuleren. Dit draagt bij aan de leefbaarheid langs de wegen en ontlast het wegennet in Noord-Holland. Tegelijkertijd veroorzaken brugopeningen vertragingen voor het wegverkeer en irritatie bij de weggebruikers. De belangen van de (vaar)weggebruikers en de omgeving worden daarom altijd afgewogen. Door middel van een bedienbesluit wordt bepaald wat het bedienregime van de verschillende bruggen wordt. Hierin staan de afspraken over hoe vaak en op welke tijden de brug geopend mag worden.

Met deze brief informeren wij u over de mogelijkheid om 24x7 te varen in Noord-Holland en het wijzigen van het bedienregime van de Leeghwaterbrug, Leimuiderbrug, Bosrandbrug, Aalsmeerderbrug en de Schipholdraaibrug.

24x7 varen in Noord-Holland
De logistieke sector gaat 24 uur per dag door, zeker in de huidige maatschappij; vandaag besteld, morgen geleverd. Ook internationaal transport is gericht op dag én nacht logistiek en belevering. Deze logistiek kent echter een aantal beperkingen zoals het 'Besluit kwaliteit leefomgeving', waarin grenzen zijn opgenomen aan de geluidsproductie van industrie en transportmiddelen en de 'Regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart'(vaartijdenwet). Dit maakt dat het varen op werkdagen tussen 06:00-22:00 uur normaal is op het Kernnet beroepsvaart in Noord-Holland. Varen buiten deze tijden is mogelijk, maar geeft extra uitdagingen en kosten.

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

Momenteel wordt er in Noord-Holland op de volgende locaties 24uur bediend:
- Zeesluis IJmuiden (Rijkswaterstaat, toegang Noordzeekanaal);
- Oranjesluizen (Rijkswaterstaat, verbinding Noordzeekanaal met het IJsselmeer);
- Koopvaarderschutsluis (Provincie Noord-Holland, toegang Waddenzee).

Uit de telcijfers van de Koopvaarderschutssluis van 2024 blijkt dat minder dan 1% van de scheepvaartpassages 's nachts plaatsvindt. Schippers die in Noord-Holland varen hebben over het algemeen geen behoefte om buiten de tijden van de vaartijdenwet te varen. In enkele gevallen is die behoefte er wel. Als deze behoefte er is, wil de provincie dit mogelijk maken door aanvragen te honoreren.

De bediencentrale wordt op werkdagen standaard bemenst van 5:30 tot 22:00 uur. Aanvragen voor bediening buiten deze tijden voor de beroepsvaart worden gehonoreerd. Hiermee is het mogelijk om 24uur te varen in Noord-Holland.

Impact van brugopeningen op de omgeving en organisatie
We willen de vaarwegen optimaal benutten; meer beroepsvaart betekent minder zware vrachtwagens op het wegennet. Ook stimuleren we recreatievaart. Echter geven brugopeningen overlast; overlast voor de omgeving in de vorm van geluidsoverlast van het openen en sluiten van slagbomen en de brug, geluidsoverlast en golfslag van langsvarende schepen.

Elke brugopening is er een te veel voor het wegverkeer. Daarom zijn er spitssluitingen in Haarlem, Zaanstad, Alkmaar en Amsterdam en zijn er bedienpauzes op diverse bruggen. Buiten de spitssluitingen om proberen we de scheepvaart zo veel mogelijk te bundelen in konvooien (Blauwe Golf, varen op dienstregeling). Zo hoeft de brug niet voor elk schip individueel open te gaan. In het 'Multimodaal Netwerk Management Kader' hebben we vastgelegd dat scheepvaart op dienstregeling in veel gevallen voorrang heeft op andere vormen van vervoer. Met het opstellen van de dienstregeling voor de scheepvaart, wordt rekening gehouden met de huidig vastgestelde bedientijden.

Hiermee geven we invulling aan de ambitie om vervoer over water te faciliteren, de recreatievaart te stimuleren en de vervoersnetwerken optimaal te benutten.

Bedienregime Leeghwaterbrug
De Leeghwaterbrug ligt in de N242, over het Noordhollandsch Kanaal. Dit stuk van de N242 is met ongeveer 77.000 voertuigen per etmaal één van de drukste provinciale wegen van Nederland. De Leeghwaterbrug ligt in de Ring van Alkmaar en heeft de hoogste prioriteit voor doorstroming van het wegverkeer.

Tevens ligt de Leeghwaterbrug over het Basisnet Beroepsvaart (Kernnet Beroepsvaart) en is het Noordhollandsch Kanaal een Staande Mastroute. Brugopeningen zijn een randvoorwaarde voor de bevaarbaarheid van

het Noordhollandsch Kanaal en daarmee de bereikbaarheid over water van Alkmaar, Schagen, Zaanstad en Den Helder. Scheepvaart hoger dan 4,4m is afhankelijk van een brugopening. Jaarlijks gaat de brug gemiddeld 2.000 keer open voor 1.500 beroepsvaart en 1.000 recreatievaart.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat 25% van de brugopeningen in de spits wordt veroorzaakt door beroepsvaart die in Alkmaar keert (en daarmee 2x een opening nodig heeft binnen korte tijd). Bij een brugopening in de spits zijn meer dan 1.000 voertuigen betrokken. De provincie heeft mede geïnvesteerd in de haven Boekelermeer met als voorwaarde dat de scheepvaart in de haven moet kunnen keren. Dit scheelt namelijk brugopeningen. Een spitssluiting van de Leegwaterbrug is hierdoor bespreekbaar geworden.

De ochtendspits op de Leegwaterbrug begint al om 06:00 uur. Mensen uit Noord-Holland Noord willen op tijd in de metropoolregio Amsterdam zijn. Tegelijkertijd zien we dat de avondspits een piek heeft om 16:00 uur en om 17:30 uur minder wordt. Daarom hebben we besloten een spitsluiting voor de Leeghwaterbrug in te voeren tussen 06:00 en 08:45 uur en tussen 15:30 en 17:30 uur. Bovendien wordt tussen de spitsen in een bedienpauze gehanteerd van 20 minuten, zodat het wegverkeer zich kan herstellen na een brugopening.

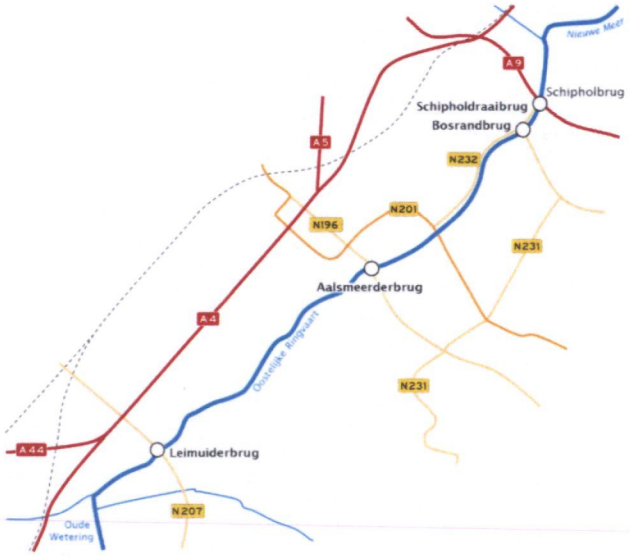
Hiermee verbetert de bereikbaarheid rondom Alkmaar over de weg. De scheepvaart kan vóór 6:00 uur de Leeghwaterbrug passeren en buiten deze spitssluitingen de andere bestemmingen in Noord-Holland nog bereiken.

Leimuiderbrug, Bosrandbrug, Aalsmeerderbrug en Schipholdraaibrug
Het is druk op de Oostelijk Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. De vaarweg hoort bij het Kernnet Beroepsvaart, faciliteert bijzondere transporten en is onderdeel van de landelijke Staande Mastroute Vlissingen - Delfzijl. De Leimuiderbrug, Bosrandbrug, Aalsmeerderbrug en de Schipholdraaibrug die dit vaartraject kruisen, gaan ongeveer 4.000 keer per jaar open voor 2.000 beroepsvaart en 7.000 recreatievaart

Ook op het wegennet dat de ringvaart kruist is het druk. De provincie ontvangt veel klachten over de bediening van de bruggen. Op basis van de meldingen en klachten, hebben we een analyse uitgevoerd op het bedienbesluit voor deze bruggen. We hebben de keuze gemaakt om de periodes met bedienpauze en de duur van de bedienpauze uit te breiden. Dit betekent dat de bruggen tijdens de spits niet apart worden bediend voor de recreatievaart. Voor de beroepsvaart wordt er wel bediend. De recreatievaart mag dan wel meeliften. Na een brugopening wordt er in de spits 30 minuten gewacht voordat de volgende brugopening wordt gegeven. Invoeren van een spitssluiting voor de

beroepsvaart is hier geen goede oplossing omdat dit te veel impact heeft op de logistiek van vervoer over water.

In onderstaande afbeelding is het infrastructuur netwerk rondom de Oostelijke Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder te zien. Spoorwegen zijn zwart gestippeld, Rijkswegen in rood, het water is blauw, N-wegen in geel.



Tot slot
De maatregelen zijn onderdeel van het Kernnet Vaarwegen. Op deze manier willen we Noord-Holland leefbaar en bereikbaar houden.
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

Kopie aan: B&W van betrokken Gemeenten Alkmaar, Haarlemmermeer, Amstelveen, Aalsmeer, Kaag en Braassem

BAC Bereikbaarheid & Infrastructuur

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Op 27 maart 2025

Conceptagenda

Betreft	Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid & Infrastructuur
Vergaderdatum en -tijd	Donderdag 27 maart, 15.00 – 17.00 uur
Locatie	Commissiezaal, Provinciehuis Utrecht
Genodigden	Harry van der Maas (voorzitter) Jan de Reus (vicevoorzitter) Henk Jumelet (DR), Klaas Ruitenberg (GD), Johan Hamster (GR), Jasper Kuntzelaers (LB), Jeroen Olthof (NH), Stijn Smeulders (NB), Martijn Dadema (OV), André van Schie (UT), Frederik Zevenbergen (ZH), Karin Weustink (IPO), Hugo van de Baan (IPO) en Jacqueline Raad (IPO)
Verhinderd	Matthijs de Vries (FR), Marcel van Bijnen (secretaris)

1. Opening, mededelingen en verslag

a. (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda
b. Vaststellen verslag vorige vergadering d.d. 19 december 2024

2. Strategische agenda/bespreekpunten

a. Stand van Zaken Thema's Werkprogramma: Publieke Mobiliteit

Betreft reflectie op een thema uit het werkprogramma BAC B&I: Publieke Mobiliteit. Na een presentatie waarin de stand van zaken wordt geschetst betreffende dit onderwerp, wordt een beeldvormde/richtinggevende discussie gevoerd met de in de presentatie aangereikte discussiepunten.

b. EU-werkprogramma: IPO-inzet op Mobiliteit

Betreft het vormen van een oordeel van de HNP-analyse van het EC-werkprogramma betreffende mobiliteit en gevolgd door besluitvorming over de relevante onderwerpen voor het HNP-werkplan.

c. Spreiden en Mijden

Betreft oordeel en besluitvorming over de, in het Kaderdocument voorgestelde, samenwerking voor spits spreiden en mijden. De AAC geeft mee dat de financiering nog een punt van aandacht is, zeker omdat de basisfinanciering voor de bereikbaarheidsorganisaties nog niet geregeld is.

Het ministerie van IenW geeft een korte toelichting over opvolging aan de Kamermotie over spits spreiden en mijden en het regeerprogramma.

d. Sectorbrede OV lobby

Betreft bevestigen en bereidheid tonen inzake diverse onderwerpen met betrekking tot de sectorbrede OV-lobby.

e. Onderwegpas voor OV

Betreft (her)bevestigen en uitspreken van bereidheid inzake diverse onderwerpen met betrekking tot de Onderwegpas voor OV.

3. Actualiteit

a. Politiek bestuurlijke doorkijkagenda

Betreft de politiek bestuurlijke doorkijkagenda en de mogelijkheid om aandachtspunten te delen en bespreken.

b. Ronde langs de portefeuilles

Betreft informatie over de stand van zaken ten aanzien van verschillende dossiers. Mogelijkheid voor een ieder om zaken te delen vanuit zijn portefeuille.

c. Navigeren over nieuwe wegen

Betreft een korte samenvatting van de stand van zaken van de verkenning Navigeren over nieuwe wegen en een tijdspad voor het vervolg.

4. Hamerstukken

a. Advies IPO-positie in Formule E-team (FET)

Betreft besluitvorming over het IPO-standpunt binnen FET over 3 voorgestelde onderwerpen.

b. Deelname provincies aan Digitaal Stelsel Gebouwde Omgeving (DSGO)

Betreft besluitvorming over de keuze van 3 Digideals en de begeleiding door Themaberaad Data en het laten tekenen door het IPO-bestuur van het Digi-akkoord 2030 en het daarbij horende Bestuursakkoord Digitaal Stelsel Gebouwde Omgeving (DSGO).

c. Rookvrij OV

Betreft bekrachtigen van het bijgevoegde plan Aanpak voor rookvrij OV en doorgeleiding naar het ROVB en NOVB.

5. Ter Kennisname

a. Circulaire OV

Betreft de aankondiging van de Coalitie Circulair OV en het bijbehorende proces tot ondertekenen tijdens de dag van het OV.

6. Rondvraag en sluiting

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18319
Extern Zaak ID	2368203
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	9.m
Titel	Mobiliteit: Subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

De provincie verleent subsidie aan gemeenten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanleggen van doorfietsroutes. Voor de periode 2025 - 2027 is € 52,1 miljoen gereserveerd, waarvan € 20,9 miljoen in 2025 wordt toegekend. Gemeenten en provincie hebben samen op basis van data en ontwikkelmogelijkheden 75 projecten geselecteerd die het meest bijdragen aan verkeersveiligheid en het netwerk van doorfietsroutes én de komende 3 jaar in uitvoering gebracht kunnen worden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

O.G. Jonker

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143521

jonkero@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 APR. 2025

Kenmerk

2368203/2368210

Uw kenmerk

Betreft: Subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het vaststellen van de nieuwe subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid.

Inleiding

Twee belangrijke doelstellingen van de provincie Noord-Holland zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid en het realiseren van het doorfietsroutenetwerk. Om deze doelstellingen te bewerkstelligen is het van belang dat de infrastructuur in de provincie goed in orde is. Dat geldt niet alleen voor ons eigen areaal, maar zeker ook voor het gemeentelijk areaal. We zien namelijk dat er veel slachtoffers vallen op wegen die in beheer zijn van gemeenten, met een tendens naar meer slachtoffers op wegen met een limiet tot 50 km/uur (binnen de bebouwde kom)[1]. Daarnaast ligt het grootste deel van de doorfietsroutes op gemeentelijk areaal. Daarom subsidieert de provincie structureel projecten van gemeenten die een bijdrage leveren aan deze doelen.

De afgelopen jaren steunden wij dergelijke projecten middels de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. Deze regeling stond open voor gemeenten (buiten de Vervoerregio Amsterdam) die bijvoorbeeld een weg of een fietspad veiliger wilden inrichten. Er bestaan echter 2 behoeften die in deze regeling voor verbetering vatbaar zijn, welke ook aanbevelingen zijn in de evaluatie die we vorig jaar hebben gepubliceerd:

1. Prioriteren: we willen sturen op het subsidiëren van projecten op locaties waar de meerwaarde het grootst is
2. Financiële zekerheid: gemeenten willen graag zekerheid dat er subsidie beschikbaar is voor een project, het liefst ook voordat een studie naar een project wordt gestart

[1] https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-noord-holland-en-vervoerregio-amsterdam-2023

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Het prioriteren van projecten is de afgelopen jaren mogelijk geworden doordat we als provincie betere data over de status van wegen en fietspaden hebben verzameld, waarmee in een viewer inzichtelijk is gemaakt wat het risico op iedere weg is. Met deze data als uitgangspunt zijn we met alle gemeenten het gesprek aangegaan op welke risicolocaties haalbare projecten ingepast kunnen worden. Ook wordt de data, samen met regionale onderzoeken, gebruikt om belangrijke doorfietsrouteprojecten in kaart te brengen.
Vervolgens hebben we met de regio geprioriteerd welke maatregelen het grootste effect hebben en van deze projecten een "groslijst" samengesteld, die binnen het beschikbare regiobudget past.

Om gemeenten al in een vroeg stadium zekerheid te geven en structuur aan te brengen in de projectenlijst kijken we naar het beschikbare subsidiebudget voor een periode van 3 jaar, te weten van 2025 tot en met 2027. Zo kunnen gemeenten ook projecten met een langere voorbereiding oppakken, met de zekerheid dat bijvoorbeeld in 2026 of 2027 subsidie beschikbaar is.

De projecten op de groslijst worden de komende tijd samen met ons uitgewerkt. Projecten waarvoor het ontwerp gereed is komen in de regeling op de "realisatielijst" en kunnen vanaf dat moment subsidie aanvragen. Omdat sommige van deze projecten best ingewikkeld zijn, bestaat de kans dat een project niet haalbaar blijkt. Om te voorkomen dat er onderbesteding ontstaat binnen het subsidiebudget hebben wij gekozen voor een over programmering van 25%.

Bij deze brief treft u zowel de subsidieregeling, de groslijst 2025-2027 én de realisatielijst 2025 aan, met de projecten die nu gereed zijn om subsidie aan te vragen en gerealiseerd te worden.

Tot slot

De komende jaren gaan we samen met alle gemeenten voortvarend aan de slag om projecten uit te werken en te realiseren. Hiermee verbeteren wij de verkeersveiligheid en faciliteren wij de inwoners en bezoekers binnen onze provincie met comfortabele doorfietsroutes.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

M.J.H. van Kuijk

provinciesecretaris

voorzitter A.Th.H. van Dijk

4 bijlage(n)

- Publicatiebesluit UVR
- Toelichting op de UVR
- Realisatielijst 2025
- Groslijst 2025-2027

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 15 april 2025, nr. 2368203/2368212, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid Noord-Holland 2025

Gedeputeerde staten van Noord-Holland;

Gelet op:

artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

de door Gedeputeerde Staten vastgestelde beleidsplannen ‘Opgave verkeersveiligheid Noord-Holland 2030’ van 26 november 2019 en de door Provinciale Staten vastgestelde ‘Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027’ van 23 mei 2022;

Overwegende dat:

het wenselijk is om subsidies te verlenen voor infrastructurele projecten die de verkeersveiligheid bevorderen zoals omschreven in het beleidsplan ‘Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030’;

het wenselijk is om subsidies te verlenen voor infrastructurele projecten die ertoe leiden dat het doorfietsroutenetwerk wordt verbeterd zoals omschreven in het beleidsplan ‘Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027’;

samen met alle gemeenten in Noord-Holland (buiten de Vervoerregio Amsterdam) projecten zijn geprioriteerd en opgenomen in regionale projectenlijsten, waarvoor in de diverse Bestuurlijke Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB) door de wethouders hun draagvlak is uitgesproken;

het beschikbare subsidiebudget voor de periode 2025-2027 is verdeeld over de 6 regio's waarmee een spreiding van de middelen is geborgd, waarna voor iedere regio binnen dit budget een projectenlijst is samengesteld;

uit deze projectenlijst een selectie van projecten die het lopende jaar uitvoeringsgereed zijn wordt gemaakt welke selectie op grond van de voorliggende uitvoeringsregeling in de Realisatielijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid, is vastgelegd.

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid Noord-Holland 2025

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

a. Uitvoeringsgereed project: een project dat blijkens een Definitief Ontwerp en ingevuld begrotingsformat gereed is om concreet te worden uitgevoerd.

b. Definitief Ontwerp: het infrastructurele ontwerp van het project waarvoor subsidie wordt aangevraagd en dat ambtelijk is afgestemd met de provincie Noord-Holland.

c. Ontsnipperingsopgave: indien infrastructuur een barrière vormt voor diersoorten binnen het Natuurnetwerk Nederland dan is sprake van een ontsnipperopgave.

d. Regionaal fietsnetwerk: het netwerk van regionale fietsroutes en doorfietsroutes zoals vastgelegd in de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027.

e. SSK-2018: een rekenmodel waarin kostenramingen worden gemaakt.

Artikel 2

Op deze regeling is titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3

Subsidie wordt verstrekt aan beheerders of eigenaren van openbare infrastructuur als bedoeld in de Wegenwet binnen de provincie Noord-Holland, met uitzondering van wegbeheerders in het beheergebied van de Vervoerregio Amsterdam, alsmede de Staat der Nederlanden en de bestuursorganen die daaraan verbonden zijn.

Artikel 4

1. Gedeputeerde Staten stellen jaarlijks na overleg met de beheerders en eigenaren, zoals bedoeld in artikel 3, een realisatielijst vast met infrastructurele projecten die uitvoeringsgereed zijn, met daarbij per project het maximale bedrag dat als subsidie verstrekt kan worden en het percentage van de kosten dat voor subsidie in aanmerking komt.

2. Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van een project dat vermeld is op de in het eerste lid genoemde Realisatielijst en dat voorziet in de aanleg van verkeersveilige infrastructuur of een doorfietsroute binnen de provincie Noord-Holland.

3. De te subsidiëren projecten, bedoeld in lid 1, omvatten de aanleg, plaatsing, uitbreiding of aanpassing van verkeersveilige infrastructuur of een doorfietsroute.

Artikel 5

Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.

Artikel 6

Bij subsidies van minder dan € 10.000,- gaat geen subsidieverlening aan de subsidievaststelling vooraf.

Artikel 7

Een aanvraag om subsidie bevat in elk geval:

a. een inhoudelijke beschrijving van het project;

b. een situatieschets en het definitief ontwerp van het project;

c. een gespecificeerde begroting van de kosten van het project in het door gedeputeerde staten beschikbaar gestelde begrotingsformat;

d. een financieringsplan van de kosten van het project, waarin ook eventuele andere financiers zijn opgenomen.

Artikel 8

1.Gedeputeerde Staten kunnen jaarlijks een subsidieplafond vaststellen.

2.Gedeputeerde Staten kunnen jaarlijks een periode vaststellen, waarbinnen subsidieaanvragen kunnen worden ingediend.

Artikel 9

1.Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de in artikel 8 lid 2 genoemde periode is ontvangen.

2.Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorig lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.

3.Gedeputeerde Staten beslissen uiterlijk 13 weken na ontvangst van de aanvraag.

Artikel 10

Subsidie wordt geweigerd indien:

a. een project is gegund voor 1 augustus van het jaar voorafgaand aan de openstellingsperiode genoemd in artikel 8 lid 2;

b. een project financieel niet haalbaar is;

c. de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd reeds zijn gesubsidieerd door de provincie Noord-Holland;

d. een project niet op de realisatielijst staat;

e. het project een maatregel bevat die naar het oordeel van Gedeputeerde Staten onvoldoende bijdraagt aan of negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid of het regionaal fietsnetwerk;

f. het project een maatregel bevat die naar het oordeel van Gedeputeerde Staten onevenredig negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming van het openbaar vervoer;

g. het project wordt uitgevoerd binnen gebied behorende bij het Natuurnetwerk Nederland en er naar het oordeel van Gedeputeerde Staten onvoldoende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat infrastructuur geen barrière vormt voor diersoorten, of om wildaanrijdingen te voorkomen.

Artikel 11

1. Subsidie wordt verstrekt voor de volgende naar het oordeel van Gedeputeerde Staten noodzakelijk geachte kosten volgens SSK-2018:

a. de benoemde directe bouwkosten;

b. de benoemde directe kosten voor het verleggen van kabels en leidingen;

c. de nader te detailleren kosten tot ten hoogste 10 % van het totaal van de onder onderdeel a en b genoemde kosten;

d. de indirecte kosten tot ten hoogste 20 % van het totaal van de onder onderdeel a, b en c genoemde kosten;

2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de volgende kosten:

a. saneringskosten;

b. engineeringskosten

c. overige bijkomende kosten, niet zijnde kabels en leidingen;

e. vastgoedkosten;

f. risicoreservering.

g. apparaatskosten van de aanvrager.

Artikel 12

1. De subsidie voor de in artikel 4 genoemde projecten bedraagt het in de realisatielijst vermelde percentage van de subsidiabele kosten tot ten hoogste het in de realisatielijst genoemde bedrag:

2. indien de kosten genoemd in het eerste lid gedeeltelijk anderszins worden gesubsidieerd, wordt een zodanig subsidiebedrag vastgesteld, dat het totale subsidiepercentage niet meer bedraagt dan 90 % van de subsidiabele projectkosten.

Artikel 13

1. Aanvragen om subsidie worden behandeld op volgorde van ontvangst.

2. Wanneer een aanvrager op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt als datum van ontvangst van de aanvraag, de datum waarop de aanvraag is aangevuld.

3. Indien meerdere aanvragen op dezelfde dag worden ontvangen en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste in behandeling genomen.

4. Indien toepassing van het vorige lid er toe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 14

1. De subsidieontvanger is verplicht om:

a. het logo of de naam van de provincie op alle publiciteitsuitingen te plaatsen die betrekking hebben op de gesubsidieerde activiteit;

b. het project gedurende 10 jaar nadat het voltooid is in stand te houden.

c. binnen 3 weken na aanbesteding van het project hiervan schriftelijk melding te maken bij Gedeputeerde Staten;

d. bij verkoop of tenietdoen van het gesubsidieerde project binnen 10 jaar nadat dit voltooid is, hiervan direct melding te maken bij Gedeputeerde Staten.

2. Gedeputeerde Staten kunnen in de subsidieverlening termijnen stellen waarbinnen het project moet zijn aanbesteed en wanneer het project voltooid moet zijn.

3. Gedeputeerde Staten kunnen in de subsidieverlening op grond van artikel 4:38 Awb nadere verplichtingen opleggen.

Artikel 15

1. Bij verkoop of tenietdoen van het project binnen de in artikel 14, eerste lid onder b omschreven instandhoudingstermijn van 10 jaar, kunnen Gedeputeerde Staten in een zo nodig gewijzigde subsidievaststelling als bedoeld in artikel 4:49, lid 1 onder c, Awb, de subsidie verlaagd vaststellen.

2. De in lid 1 genoemde verlaging bedraagt ten hoogste 10 procent van de verstrekte subsidie, vermenigvuldigd met het aantal resterende jaren van de in lid 1 genoemde termijn.

Artikel 16

1.De aanvraag tot vaststelling van de subsidie wordt ingediend binnen 8 weken na voltooiing van de activiteit.

2.Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag als bedoeld in het eerste lid een formulier vast.

3.Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag bedoeld in lid 1 tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 17

1.Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij is geplaatst.

2.Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 203….

3.Deze regeling wordt aangehaald als de Uitvoeringsregeling subsidie doorfietsroutes en verkeersveiligheid Noord-Holland 2025

Ondertekening

Haarlem,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Toelichting uitvoeringsregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025

De uitvoeringsregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 is de opvolger van de uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur die de afgelopen jaren van kracht is geweest. Met deze regeling subsidieert de provincie diverse infrastructurele projecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid of het verbeteren van het doorfietsroutenetwerk.

De subsidieregeling is behoorlijk gewijzigd ten opzichte van de afgelopen jaren. In plaats van een open regeling waar aanvragen voor kunnen worden ingediend en op volgorde van ontvangst worden gehonoreerd, hebben we het afgelopen jaar samen met de regio's gewerkt aan het opstellen van een projectenlijst met de meest urgente knelpunten voor verkeersveiligheid en doorfietsroutes. Met deze werkwijze kunnen we beter sturen op het verbeteren van locaties die er het meest toe doen. Het maken van deze prioritering is mogelijk geworden doordat we de afgelopen jaren hebben gewerkt aan dataverzameling en de verwerking daarvan in een viewer. In deze bijlage lichten we de regeling toe, waarbij we extra aandacht geven aan hetgeen is gewijzigd.

Wat willen we bereiken?

Aanleiding 1: Verbeteren verkeersveiligheid

Veilig ingerichte wegen zorgen voor minder verkeersslachtoffers. De provincie streeft vanuit de Opgave Verkeersveiligheid en de Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 naar nul verkeersslachtoffers in 2050, met als tussendoel een significante daling in 2030. Helaas neemt het aantal verkeersongevallen na decennialange daling in het afgelopen decennium opnieuw toe. In de Staat van de verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wordt herbevestigd dat veiliger ingerichte wegen van groot belang zijn in het verlagen van het aantal verkeersongevallen. Ook uit de landelijke Effectiviteitswijzer (Kennisnetwerk SPV) wordt de effectiviteit van infrastructurele maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid het hoogst beoordeeld.

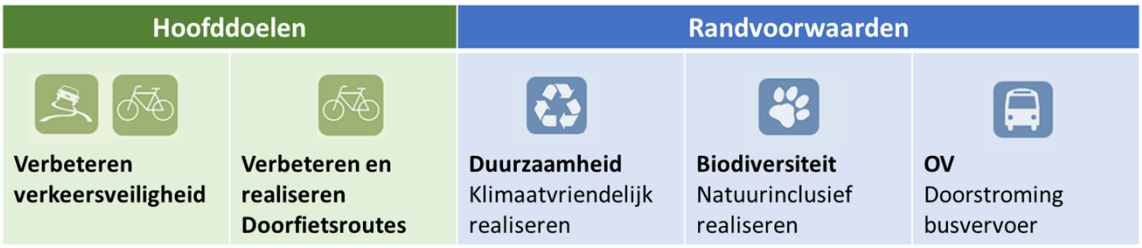
Aanleiding 2: Verbeteren en realiseren doorfietsroutes

Daarnaast geeft de provincie de laatste jaren meer aandacht aan de fiets. De reden hiervoor is dat een hoger fietsgebruik bijdraagt aan meerdere provinciale doelen. Naast een betere regionale bereikbaarheid zorgt een hoger aandeel van de fiets bijvoorbeeld ook voor minder CO2-uitstoot, meer ruimte voor woningbouw, een gezondere leefomgeving en gezondere inwoners. Hoe een hoger aandeel fiets bereikt kan worden, is terug te vinden in de door PS vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit (2022). De meest prioritaire actie die hierin staat, is het realiseren van regionale doorfietsroutes tussen steden en kernen, zoals vastgelegd in het Regionaal Fietsnetwerk 2040. Doorfietsroutes richten zich op fietsafstanden tot ongeveer 15 kilometer, hebben een comfortabele ondergrond, zijn extra breed en goed verlicht. Daarmee wordt het aantrekkelijker om ook voor langere afstanden de fiets te pakken. Aangezien 2/3de van het doorfietsroutenetwerk op gemeentelijk areaal ligt, is de realisatie hiervan voor een groot deel

afhankelijk van de inzet van gemeenten. Met de regeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 dragen we eraan bij dat deze routes (eerder) worden verbeterd en gerealiseerd.

Doelen

De UVR Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 kent twee hoofddoelen (zie **Error! Reference source not found.** in groen). Het eerste hoofddoel is het verbeteren van de verkeersveiligheid door het Duurzaam Veilig inrichten van lokale fietspaden en wegen. Een Duurzaam Veilige weginrichting beperkt het ongevalsrisico, waarbij de weggebruiker met zijn behoeften en beperkingen centraal staat. Het tweede hoofddoel is het verbeteren van het doorfietsroutenetwerk.



Figuur 1: Doelen, randvoorwaarden en kansen UVR Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025

De in **Error! Reference source not found.** in blauw weergegeven beleidsdoelen zijn als randvoorwaarden en kansen verwerkt in de uitvoeringsregeling:

- Duurzaamheid: Infrastructurele projecten zorgen voor een aanzienlijke CO_2-uitstoot. Sturen op klimaatvriendelijk realiseren heeft dus direct een positieve klimaatimpact. Door klimaatvriendelijk realiseren te stimuleren dragen we tevens bij aan twee andere provinciale ambities: 1) versterking van het innovatieklimaat voor circulaire bedrijven, en 2) aan hernieuwbare inzet van grondstoffen en het voorkomen van afvalstoffen (Actieagenda Circulaire Economie).
- Biodiversiteit: het realiseren van natuurverbindingen binnen het Natuurnetwerk Nederland is een provinciale beleidsopgave waaraan de coalitie grote prioriteit geeft. Wildaanrijdingen vormen bovendien een risico voor de verkeersveiligheid. Dit risico wordt verminderd door het aanbrengen van faunapassages. Faunapassages heffen de versnipperende werking van wegen (deels) op en verbeteren de verkeersveiligheid op plekken waar (middel)grote diersoorten oversteken.
- OV: De provincie is als opdrachtgever verantwoordelijk voor het busvervoer in de zes[1] regio's van deze uitvoeringsregeling. Een belangrijk streven is dat buslijnen efficiënte reistijden kunnen bieden aan reizigers. Projecten die wij subsidiëren mogen daarom geen negatief effect hebben op de doorstroming van de bus.

Het prioriteren van projecten

[1] Vanwege bestaande samenwerkingsverbanden hebben we met de regio IJmond en de regio Zuid-Kennemerland apart gewerkt, in plaats van met de totale regio Zuid-Kennemerland/IJmond. Hierdoor zijn er in deze subsidieregeling 6 regio's in plaats van 5.

Waar in voorgaande jaren alle projecten die een bijdrage leverden aan de hoofddoelen van de regeling als subsidieaanvraag konden worden ingediend, sturen we in deze aangepaste subsidieregeling aan op het realiseren van de meest urgente projecten. Om dat te bewerkstelligen hebben wij in nauw overleg met de gemeenten een lijst met prioritaire projecten per regio samengesteld. Deze prioritering van projecten is middels de volgende stappen tot stand gekomen:

1. Eerste selectie van locaties

   Op basis van de provinciale risicoviewer, externe databronnen en expert judgement van zowel provincie, gemeenten en maatschappelijke partijen hebben we per regio een lijst samengesteld van de meest urgente knelpunten voor de verkeersveiligheid en het doorfietsroutenetwerk.

2. Bepalen van de maatregel en het bijbehorend effect

   Voor iedere locatie is besproken welke verkeerskundige maatregel genomen zou kunnen worden en welk effect die maatregel zou hebben. Het effect van de maatregel werd gescoord met een cijfer tussen 1 en 10.

3. Bepalen van de inspanning

   Op basis van een grove schatting van de kosten, maatschappelijk draagvlak en reeds genomen besluiten hebben we een score gegeven aan de inspanning die nog nodig is om een maatregel te realiseren.

4. Concretiseren van de maatregel

   De maatregel werd verder uitgewerkt, waarbij de kosten beter in beeld werden gebracht en de haalbaarheid van de maatregel in beeld kwam.

5. Regionale scenario's

   Op basis van de maatregelen met het hoogste effect is voor iedere regio een scenario gemaakt dat past binnen het regionaal budget (zie paragraaf “financiën”). Als uitgangspunt zijn daarbij de volgende subsidiepercentages gebruikt:

   - 90% voor doorfietsroutes
   - 75% voor verkeersveiligheid
   - 35% voor projecten die gecombineerd worden met rioleringswerkzaamheden, omdat deze projecten voor een groot deel worden gedekt door ‘beheer & onderhoudsbudget’ van gemeenten

   Vervolgens is met de regio besproken of het wenselijk was om een lager subsidiepercentage toe te passen dan het uitgangspunt. Door te kiezen voor een lager percentage kan het beschikbare subsidiebudget worden gespreid over meer projecten. Enkele regio's hebben daarvoor gekozen.

Uitkomst in de subsidieregeling

De uitkomst van bovengenoemde stappen is een lijst met projecten voor de periode 2025-2027, met daarbij benoemd welk bedrag subsidie beschikbaar wordt gesteld. Deze lijst noemen we de “groslijst” en is toegevoegd als bijlage bij deze GS stukken.

Om nu te beoordelen of een project daadwerkelijk de meerwaarde heeft die we in regionaal overleg hebben besproken moet het project nog wel nader worden uitgewerkt. Hierover voeren wij met alle gemeenten overleg. Zodra een project voldoende is uitgewerkt nemen we dit op in de “projectenlijst” die onderdeel is van de uitvoeringsregeling. Projecten die op deze lijst staan komen daadwerkelijk voor subsidie in aanmerking en kunnen door de gemeente bij ons formeel worden ingediend.

Projecten die nog onvoldoende zijn uitgewerkt, blijven in eerste instantie op de groslijst staan, maar kunnen de komende periode natuurlijk nader worden uitgewerkt. Periodiek zal de projectenlijst worden geactualiseerd, waarbij projecten kunnen promoveren van de groslijst naar de projectenlijst.

Financiën

In de subsidieregeling zoals deze de afgelopen jaren van kracht was, werd jaarlijks een subsidiebudget beschikbaar gesteld. Echter bestond bij de provincie als ook bij de gemeenten de wens om verder vooruit te kunnen kijken dan alleen het lopende jaar. Door verder vooruit te plannen, kunnen we gemeenten zekerheid geven omtrent subsidie aan projecten die zich nog in de ontwikkelfase bevinden. Door het reserveren van een bedrag voor projecten die bijvoorbeeld

over 2 jaar gepland worden, kunnen gemeenten makkelijker de voorbereiding starten en ook gemeentelijke cofinanciering opnemen op hun begroting.

We hebben daarom besloten om in de nieuwe subsidiemethodiek te kijken naar de financiële middelen die de provincie voor 2025, 2026 en 2027 heeft geraamd.

Een voordeel van deze aanpak is ook dat er makkelijker regionale afspraken te maken zijn over verdeling van de middelen. Niet iedere gemeente heeft immers meteen in het eerste jaar van het programma een project klaar staan, maar misschien wel in jaar 2 of 3.

Het totale beschikbare budget voor de periode 2025-2027 is over de regio's verdeeld. Daarbij hebben wij dezelfde verdeelsleutel als in de voorgaande subsidieregeling gebruikt.

In tabel 1 is de verdeelsleutel weergegeven. In tabel 2, onderaan deze paragraaf, zijn de subsidiebudgetten per regio weergegeven.

Factor	Weglengte[2]	Bevolkingsomvang	Kinderen en ouderen	Bevolkingsdichtheid	Verkeersslachtoffers
Gewicht *Verkeersveiligheid*	**1,5x**	**0,5x**	**0,5x**	**1,5x**	**2x**
Gewicht *Doorfietsroutes*	**1x**	**2x**	**0x**	**1x**	**0x**

Tabel 1: Verdeelsleutel regionale deelplafonds UVR Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025.

Besteding van de middelen

Door de groslijst zorgvuldig en in samenwerking op te stellen, zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau, proberen wij een hoge mate van zekerheid te geven dat projecten ook daadwerkelijk tot uitvoering kunnen komen. Echter, vooruitkijken naar projecten die nog in de fase van een schetsontwerp zitten brengt onherroepelijk een zeker risico met zich mee voor wat betreft realisatie. Het kan zijn dat in de loop van het project blijkt dat er onvoldoende draagvlak voor een maatregel is of dat een maatregel technisch niet inpasbaar blijkt te zijn. Projecten die niet doorgaan zouden direct tot een onderbesteding van de beschikbare subsidiemiddelen leiden en dus ook tot een lager resultaat ten opzichte van onze beleidsdoelen. Daarom hebben wij ervoor gekozen om meer projecten te programmeren dan waarvoor op de provinciale begroting budget beschikbaar is. Door het programmeren van 25% extra projecten is de verwachting dat ons budget volledig kan worden besteed, ook indien er projecten afvallen.

Wat te doen bij overbesteding

In theorie kan het ook gebeuren dat er helemaal geen projecten afvallen. Mocht in de loop van de komende jaren blijken dat toch álle projecten op de lijst gerealiseerd gaan worden dan zou dat betekenen dat een tekort ontstaat ten opzichte van de begrote middelen. Er zijn 2 opties om dat tekort op te lossen:

1. We kunnen middelen die voor toekomstige jaren op de provinciale begroting staan met betrekking tot verkeersveiligheid naar voren halen.
2. We kunnen extra budget aanvragen om het tekort aan te vullen

Indien deze situatie zich voordoet, zullen wij een voorstel doen om één van deze opties uit te voeren.

Wat te doen bij onderbesteding

Behalve dat een risico op óverbesteding bestaat, bestaat ook altijd een risico dat juist meer projecten tegen uitvoeringsproblemen aanlopen en onderbesteding ontstaat. Het zou kunnen dat daardoor de besteding van het subsidiebudget tot onder de 100% zakt. We beheersen dit risico doordat wij in de nieuwe werkwijze structureel met gemeenten om de tafel zitten over de ontwikkeling van de projecten. Dat betekent dat wij in een vroeg stadium kunnen signaleren dat projecten moeilijkheden kennen en dreigen af te vallen. Mocht er door het afvallen van projecten dusdanig veel financiële vrijval ontstaan dat ónderbesteding van het provinciaal budget dreigt,

[2] Voor doorfietsroutes is gerekend met de lengte van het de vastgestelde doorfietsroutes per regio

dan brengen wij in overleg met gemeenten nieuwe projecten in het programma onder en leggen deze ter besluitvorming voor aan het college van gedeputeerde staten. We hebben hiervoor al voor iedere regio een lijst met projecten die nu niet in het programma passen maar later zouden kunnen worden ingepast om de uitputting weer op peil te brengen.

	doorfiets	verkeersveiligheid	totaal
Kop van Noord-Holland	€ 1.398.000	€ 4.972.000	€ 6.370.000
Alkmaar e.o.	€ 3.342.000	€ 7.916.000	€ 11.258.000
Zuid-Kennemerland	€ 3.104.000	€ 8.011.000	€ 11.115.000
IJmond	€ 2.085.000	€ 5.512.000	€ 7.597.000
West-Friesland	€ 2.047.000	€ 5.659.000	€ 7.706.000
Gooi en Vechtstreek	€ 3.024.000	€ 5.429.000	€ 8.453.000
Totaal	€ 15.000.000	€ 37.499.000	€ 52.499.000

Tabel 2: beschikbaar subsidiebedrag per thema en per regio, periode 2025-2027, 125%
NB. Nadat de groslijst compleet was werd bij één project de aanleg van riolering toegevoegd aan de werkzaamheden. Daarom is het betreffende project naar de categorie met 35% subsidie verschoven (waarbij de riolering zelf niet subsidiabel is). Hierdoor is uiteindelijk een projectenlijst ter waarde van € 52.131.750 samengesteld.

Stapelen van subsidies

In de voorgaande subsidieregeling Kleine Infra was het stapelen van provinciale subsidie met rijkssubsidie mogelijk. We pasten daarbij de grens toe dat maximaal 90% van de subsidiabele kosten gesubsidieerd mocht worden. Deze stapeling van subsidie blijft vooralsnog mogelijk. We behouden deze mogelijkheid, omdat projecten die op de groslijst staan alleen nog als concept zijn beschreven, waardoor ook de kosten nog maar een schatting zijn. Aanvullen met rijkssubsidie kan door een gemeente bijvoorbeeld ingezet worden om projecten die in de uitwerking duurder blijken te zijn alsnog financieel rond te krijgen.

Het nadeel van stapelen van verschillende subsidies zou kunnen zijn dat gemeenten meerdere subsidiestromen inzetten voor één project. Verbieden van stapelen zou tot gevolg kunnen hebben dat gemeenten de subsidies over meerdere projecten spreiden, dus meer projecten uitvoeren, wat positief zou zijn voor de verkeersveiligheid. De komende jaren monitoren we of het wenselijk blijft om deze regel in stand te houden.

Waarom gaat de subsidieregeling werken?

De subsidieregeling *Kleine infrastructuur* is in 1998 ingesteld. Sindsdien heeft de subsidieregeling geleid tot de realisatie van tal van infrastructurele projecten ten behoeve van de verkeersveiligheid in Noord-Holland. In 2023 is de regeling uitgebreid geëvalueerd. De algemene conclusie is dat de regeling goed loopt en effectief is. Een belangrijke aanbeveling in de evaluatie was om naar een meer programmatische aanpak toe te werken middels prioritering van projecten. Deze aanbeveling wordt met deze nu toegepaste werkwijze, middels regionale prioritering, geïmplementeerd.

Hoe gaan we het effect van de subsidieregeling monitoren en evalueren?

Verbeteren verkeersveiligheid
Het uitvoeren van effectmetingen op de verkeersveiligheid is eerder al eens door Gedeputeerde

Staten als te ingrijpend bestempeld. Bovendien is het niet of nauwelijks mogelijk om het effect van een enkel project op het plaatsvinden van verkeersongevallen te meten. Niet alleen de weginrichting is immers van invloed op het plaatsvinden van verkeersongevallen, maar ook (veranderingen van) gedrag en de mate van verkeershandhaving. Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers is dus per definitie een optelsom van diverse maatregelen. Het leggen van een causaal verband tussen ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers en de getroffen infrastructurele maatregelen is in directe zin dus niet te leggen. De effectiviteit van individuele maatregelen conform de CROW-aanbevelingen (Duurzaam Veilig) op het ongevalsrisico is echter wel wetenschappelijk aangetoond. De te verwachten effecten worden dus wel meegenomen door aanvragen te toetsen aan deze ontwerpstandaarden. Wegbeheerders dienen na realisatie aan te tonen dat de infrastructurele maatregelen ook daadwerkelijk zijn getroffen.

Verbeteren en realiseren van Doorfietsroutes

Voor wat betreft het beleidsdoel ‘verbeteren en realiseren doorfietsroutes’ streeft de provincie naar groei van het aandeel ‘fiets’ in de mobiliteitsmix van Noord-Holland, en een infrastructurele schaalsprong van fietsinfrastructuur in 2040. In de voortgangsrapportages van Actieve Mobiliteit houden we de voortgang op deze doelen bij aan de hand van diverse databronnen. Daarnaast wordt in een aparte voortgangsrapportage, in samenwerking met de VRA en de provincie Flevoland, de stand van zaken van het doorfietsroutenetwerk gemonitord.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 15 april 2025, nr. 2368203/2397367, tot vaststelling van de realisatielijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid voor 2025 op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid Noord-Holland 2025.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4, eerste lid van de Uitvoeringsregeling subsidie Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid Noord-Holland 2025;

Besluiten:

Artikel 1
Gedeputeerde Staten stellen voor het jaar 2025 de volgende Realisatielijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid vast.

Zuid-Kennemerland	**Gemeente**	**Subsidiecategorie**	**Maximaal subsidiebedrag Verkeersveiligheid**	**Maximaal subsidiebedrag Doorfietsroute**
Fietsoversteken bij Kruisweg/Kennemerplein, Kennemerplein/Kennemerbrug, Jansweg/Prinsen Bolwerk/Kennemerplein	Haarlem	75%	€ 300.000	
IJmond				
Kruising Concordiastraat/Pontweg	Velsen	75%	€ 500.000	
De Baandert (voetgangersoversteek)	Heemskerk	75%	€ 60.000	
Maerelaan met rotonde	Heemskerk	35%		€ 280.000
Jan van Kuikweg oost	Heemskerk	90%		€ 705.000
Westfriesland				
Kruising Driehuizen/Veenakkers	Medemblik	75%	€ 375.000	
Lindengracht	Opmeer	75%	€ 134.000	
Kerkebuurt	Koggenland	75%	€ 135.000	

Kop				
kruispunten Pontweg Texel	Texel	75%	€ 1.800.000	
Alkmaar				
Korte Dreef / Dreef en Basiusstraat Heerhugowaard	Dijk&Waard	75%	€ 1.575.000	
Loopakker	Dijk&Waard	75%	€ 600.000	
Westerweg Alkmaar	Alkmaar	90%		€ 1.470.000
Gooi & Vechtstreek				
Burgemeester Le Coultredreef	Blaricum	90%		€ 540.000
Slochterenlaan	Gooise Meren	90%		€ 565.000
Lindelaan	Gooise Meren	35%		€ 191.000

Artikel
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris.

Als u belanghebbende bent, kunt u binnen zes weken na de bekendmaking van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen.
Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem.
Voor meer informatie kunt u de provinciale website bezoeken: www.noordholland.nl.
Wij verzoeken u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent.
Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en een vertegenwoordiger van het college.

Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan.

Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend.
Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u – bij een spoedeisend belang – een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de bevoegde rechtbank.

Groslijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025-2027

		Gemeente	Subsidie categorie	Subsidiebedrag Verkeersveiligheid	Subsidiebedrag Doorfietsroutes
	2025				
	Zuid Kennemerland				
ZK01	Fietsoversteken bij Kruisweg/Kennemerplein, Kennemerplein/Kennemerbrug, Jansweg/Prinsen Bolwerk/Kennemerplein	Haarlem	75%	€ 300.000	
	IJmond				
IJ01	Kruispunt De Geul/Kanaaldijk	Velsen	75%	€ 350.000	
IJ02	Kruising Concordiastraat/Pontweg	Velsen	75%	€ 500.000	
IJ03	De Baandert (voetgangersoversteek)	Heemskerk	75%	€ 60.000	
IJ04	Kruispunt Broekeroog-Rijksweg	Velsen	75%	€ 245.000	
IJ05	Wijkerstraatweg, entree Velsen Noord	Velsen	90%		€ 250.000
IJ06	Maerelaan met rotonde	Heemskerk	35%		€ 280.000
IJ07	Schoterkerkpad	Velsen	90%		€ 600.000
IJ08	Jan van Kuikweg oost	Heemskerk	90%		€ 705.000
	Westfriesland				
WF01	Kruising Driehuizen/Veenakkers	Medemblik	75%	€ 375.000	
WF02	Lindengracht	Opmeer	90%	€ 134.000	
WF03	Kerkebuurt	Koggenland	75%	€ 135.000	
	Kop van Noord-Holland				
KOP01	kruispunten Pontweg Texel	Texel	75%	€ 1.800.000	
KOP02	Kruispunt Warmenhuizerweg-Dergmeerweg	Schagen	75%	€ 423.000	
KOP03	Warmenhuizen, Sportlaan	Schagen	90%		€ 288.000
KOP08	Postbrug Kanaalweg	Den Helder	90%	€ 405.000	
	Regio Alkmaar				
ALK01	Bergerhoutrotonde + Geesterweg	Alkmaar	75%	€ 900.000	
ALK02	Hof van Ra	Dijk en Waard	75%	€ 38.000	
ALK03	Korte Dreef / Dreef en Basiusstraat Heerhugowaard	Dijk en Waard	75%	€ 1.575.000	
ALK04	Loopakker	Dijk en Waard	75%	€ 600.000	
ALK05	Fietspad Eeuwigelaan	Bergen	75%	€ 825.000	
ALK06	C.F. Smeetslaan, tussen Soomerwegh en Dorpsstraat (incl. 2 rotondes)	Castricum	90%	€ 878.000	
ALK07	Kruispunt Prinses Beatrixlaan/Geesterweg	Uitgeest	90%	€ 1.200.000	
ALK08	Westerweg Alkmaar	Alkmaar	90%		€ 1.470.000
ALK09	Havenplein en Prins Hendrikkade in Broek op Langedijk	Dijk en Waard	90%		€ 560.000
ALK10	Westerweg tussen Kerkelaan en N9	Heiloo	90%		€ 947.000
	Gooi & Vechtstreek				
GV01	Nieuwe Bussumerweg	Huizen	85%	€ 1.299.000	
GV02	Fietspaden Vreelandseweg (tussen Gijsbrecht van Amstelstraat en gemeentegrens)	Hilversum	90%	€ 1.278.000	
GV03	Fietspad langs Rijksweg vanaf Voormeer tot Keverdijk	Gooise Meren	90%	€ 131.000	
GV04	Fietspad langs Rijksweg vanaf Keverdijk tot Hakkelaarsbrug	Gooise Meren	90%	€ 208.000	
GV05	Fietspad De Maten (vanaf Havik tot aan Lepelaar en Stichtseweg)	Blaricum	90%	€ 86.000	
GV06	Burgemeester Le Coultredreef	Blaricum	90%		€ 540.000
GV07	Slochterenlaan	Gooise Meren	90%		€ 565.000
GV08	Lindelaan	Gooise Meren	35%		€ 191.000
GV09	Graaf Willem de Oudelaan	Gooise Meren	90%		€ 491.000
GV10	Voormeer	Gooise Meren	90%		€ 255.000
GV11	Cort van der Lindenlaan	Gooise Meren	90%		€ 52.000

Groslijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025-2027

		Gemeente	Subsidie categorie	Subsidiebedrag Verkeersveiligheid	Subsidiebedrag Doorfietsroutes
	2026				
	Zuid-Kennemerland				
ZK02	Thorbeckestraat, Burgemeester Engelbertstraat en Jacob van Heemskerckstraat	Zandvoort	75%	€ 750.000	
ZK03	Valkenburglaan en Glipperdreef	Heemstede	90%	€ 720.000	
ZK04	Lanckhorstlaan en Zandvoortselaan	Heemstede	90%	€ 900.000	
ZK05	Gedempte Oostersingelgracht	Haarlem	90%		€ 603.750
	IJmond				
IJ09	Alkmaarseweg	Beverwijk	75%	€ 1.250.000	
IJ10	De Zevenhoeven	Heemskerk	75%	€ 1.500.000	
	Westfriesland				
WF04	De Weel	Hoorn	75%	€ 750.000	
WF05	Nieuweweg	Drechterland	75%	€ 413.000	
WF06	Zesstedenweg vanaf de Raadhuislaan tot en met P.J. Jongstraat	Stede Broec	90%	€ 3.060.000	
WF07	Stede Broecweg	Stede Broec	75%	€ 263.000	
WF08	Oosteinde	Koggenland	75%	€ 248.000	
WF09	Venneweg en Zesstedenweg tot met Scharwoude	Koggenland	90%		€ 604.000
WF10	Invulling na onderzoek en intentieverklaring Doorfietsroutes Westfriesland	Westfriesland			€ 721.000
	Kop van Noord-Holland				
KOP04	Ruyghweg	Den Helder	75%	€ 375.000	
KOP05	Doorfietspad Muggenburg-Noord	Schagen	90%	€ 594.000	
KOP06	Schagen De Slenk/De Schaar	Schagen	90%		€ 172.000
KOP07	Noorderlicht Warmenhuizen, fietsstraat binnen de bebouwde kom	Schagen	90%	€ 126.000	
	Regio Alkmaar				
ALK11	Herinrichting Drechterwaard	Alkmaar	75%	€ 1.500.000	
ALK12	Zuidtangent, tussen Middenweg en Larixplantsoen te Heerhugowaard	Dijk en Waard	75%	€ 347.000	
	Gooi & Vechtstreek				
GV12	Middenweg	Wijdemeren	75%	€ 878.000	
GV13	Thorbeckelaan	Gooise Meren	90%		€ 982.000
GV14	Loosdrechtseweg (vanaf Gijsbrecht van Amstelstraat tot Couperusweg)	Hilversum	90%	€ 431.000	
GV15	Laarderweg	Gooise Meren	75%	€ 359.000	
	2027				
	Zuid-Kennemerland				
ZK06	Kruising Fustweg/Oudeweg	Haarlem	75%	€ 396.000	
ZK07	Rijksstraatweg Bennebroek	Bloemendaal	75%	€ 1.313.000	
ZK08	Kruistochtstraat en Nagtzaambrug	Haarlem	75%	€ 550.000	
ZK09	Fiespaden Wilhelminastraat, Raamvest, Raaksbruggen	Haarlem	35%	€ 3.000.000	
ZK10	Voormalige Trambaan langs N201	Bloemendaal, Zandvoort, Heemstede	90%		€ 2.000.000
ZK11	Delftpad tussen Orionbrug en gemeentegrens	Haarlem	90%		€ 500.000
	IJmond				
IJ11	Zuidelijk fietspad Stationsweg, tussen Pontweg en Van Tuylweg	Velsen	75%	€ 400.000	
IJ12	Kruispunt Willebrordstraat/Stationsweg/Briniostraat	Velsen	75%	€ 298.000	
IJ13	Beneluxlaan inclusief rotonde met de Duitslandlaan	Heemskerk	75%	€ 900.000	
	Westfriesland				
WF11	Westeinde	Koggenland	75%	€ 281.000	
WF12	Invulling na onderzoek en intentieverklaring Doorfietsroutes Westfriesland	Westfriesland			€ 722.000
	Kop van Noord-Holland				
KOP09	Anna Paulowna - Oudesluis Lagedijk fietspad	Hollands Kroon	90%	€ 961.000	
KOP10	Julianadorp Aanpassing kruising Langevliet - Veul	Den Helder	90%		€ 1.200.000
	Regio Alkmaar				
ALK13	Ruiterweg	Castricum	75%	€ 418.000	
	Gooi & Vechtstreek				
GV16	Hilversumseweg (A1 t/m Burgemeester van Nispen van Sevenaerstraat)	Laren	90%	€ 707.000	

Groslijst Uitvoeringsregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 tot en met 2027

Doorfietsroute projecten Kop van Noord-Holland

KOP10 Gemeente Den Helder, Bajonetkruising Langevliet-Veul in Julianadorp

Aanleiding: het fietspad van de Langevliet in Julianadorp is te smal en daarmee onveilig. Het is dan ook wenselijk het fietspad te verbreden. Dit kan echter niet op een veilige manier met de huidige motorvoertuigbewegingen. Door een knip op de Langevliet te realiseren kan de rijbaan versmald worden, en het fietspad verbreed worden. De knip maakt ook verkeersveiligheidsmaatregelen mogelijk op de Van Foreestweg en de Schoolweg.

Maatregel: het kruispunt Langevliet Veul krijgt een knip voor autoverkeer waardoor het autoverkeer binnen de bebouwde kom significant afneemt. Hierdoor wordt het mogelijk om de Langvliet in Julianadorp veilig in te richten. In dit project wordt zowel de knip bij de Veul als verbeteringen op de Langevliet binnen de bebouwde kom gerealiseerd.

KOP06 Gemeente Schagen, Fietsstraat De Slenk-De Schaar

Aanleiding: het is momenteel een 30 km/u gebied met zwart asfalt, waarbij de weg niet herkenbaar is als doorfietsroute. Dit wegvak maakt deel uit van doorfietsroute Schagen-Alkmaar.

Maatregel: om de doorfietsroute herkenbaar te maken en overige weggebruikers erop te attenderen dat de fietsers op deze route voorrang hebben wordt het zwarte asfalt vervangen door rood asfalt en wordt de voorrangssituatie op de kruispunten verduidelijkt.

Verkeersveiligheidsprojecten Kop van Noord-Holland

KOP04 Gemeente Den Helder, Ruyghweg

Aanleiding: de weg is nu verkeersonveilig omdat er maximumsnelheid van 50 km/uur geldt zonder dat er aparte fietsvoorzieningen zijn.

Maatregel: maatregel is een gebiedsontsluitingsweg ontwerp voor een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30) met fietsstroken en elementenverharding. Snelheid van autoverkeer zal met deze maatregel afnemen tot een snelheid waar fietsstroken wel veilig zijn.

KOP02 Gemeente Schagen, Kruispunt Warmerhuizenweg-Dergmeerweg in Warmenhuizen

Aanleiding: veel Flankongevallen tussen auto's en fietsers op het kruispunt Warmerhuizenweg-Dermeerweg.

Maatregel: kruispunt vervangen door rotonde. Een rotonde is een veiligere kruispuntvorm dan een kruispunt. Het is overzichtelijker en snelheidsremmend.

KOP01 Gemeente Texel, 5 kruispunten Pontweg tussen Den Burg en De Koog

Aanleiding: de vijf kruispunten op de Pontweg tussen Den Burg en De Koog zijn onveilig ingericht. Overstekers moeten deze 80 km/uur weg oversteken waarbij ze drie rijstroken zonder rustpunt moeten passeren.

Maatregel: De maximumsnelheid van de Pontweg tussen Den Burg en De Koog naar 60 km/u teruggebracht. Ter hoogte van de vijf kruispunten worden snelheidsremmers aangebracht met in het midden een rustpunt zodat fietsers en wandelaars de Pontweg in twee keer kunnen oversteken.

KOP08 Gemeente Den Helder - Kruising Postbrug-Kanaalweg

Aanleiding: onduidelijke inrichting voor overstekende fietsers op de doorfietsroute. De twee rijstroken moeten zonder rustpunt in één keer worden overgestoken.

Maatregel: realiseren rustpunt voor overstekende fietsers en de Kanaalweg aan de westzijde inrichten als uitritconstructie. Zo wordt de inrichting duidelijker en kan de fietser de weg in twee fases oversteken.

KOP09 Gemeente Hollands Kroon, Fietspad Lagedijk tussen Anna Paulowna en Oudesluis

Aanleiding: het tweerichtingsfietspad is te smal, zeker voor een doorfietsroute. Dit kan frontale fietsongevallen en eenzijdige fietsongevallen in de hand werken.

Maatregel: verbreden van het tweerichtingsfietspad naar 3,50 meter.

KOP07 Gemeente Schagen, Fietsstraat Noorderlicht in Warmenhuizen

Aanleiding: fietsers rijden hier over een 50/km per uur weg zonder fietsvoorzieningen. Dat is onwenselijk en helemaal omdat dit een doorfietsroute betreft. Dit wegvak maakt deel uit van doorfietsroute Schagen-Alkmaar.

Maatregel: de weg wordt aangepast naar een fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur inclusief maatregelen om deze maximumsnelheid zo veel mogelijk af te dwingen. De fietsstraat komt in de voorrang. Deze maatregelen maken de Noorderlicht veiliger voor de fietser en de doorfietsroute wordt herkenbaar.

KOP03 Gemeente Schagen, Fietsstraat Sportlaan in Warmenhuizen

Aanleiding: fietsers rijden hier over een 50/km per uur weg zonder fietsvoorzieningen. Dat is onwenselijk en helemaal omdat dit een doorfietsroute betreft. Dit wegvak maakt ook deel uit van doorfietsroute Schagen-Alkmaar.

Maatregel: de weg wordt aangepast naar een fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur inclusief maatregelen om deze maximumsnelheid zo veel mogelijk af te dwingen.

KOP05 Gemeente Schagen, Doorfietsroute Muggenburg-Noord

Aanleiding: verbeteren comfort, verkeerveiligheid en vindbaarheid doorfietsroute Muggenburg-Noord.

Maatregel: huidig fietspad verbreden vanaf Zuiderweg tot en met Menno Poldervaartstraat inclusief verbeteren oversteek Verzetslaan. Daarnaast omvormen van het gemengd verkeer gedeelte van de Menno Poldervaartstraat naar een fietsstraat.

Doorfietsroute projecten Westfriesland

Samen met de regio hebben wij besloten om het doorfietsroute budget van Westfriesland in te zetten om de resterende projecten op de route Corridor Amsterdam Hoorn (CAH) te realiseren. Dat betekent dat in het huidige programma alleen de Venneweg en Zesstedenweg tot aan Scharwoude wordt opgenomen. De rest van het budget zullen we later toebedelen aan projecten zodra in de regio een intentieverklaring is ondertekend op de doorfietsroutes. Deze wordt ondertekent nadat in het eerste half jaar van 2025 een onderzoek naar het doorfietsroutenetwerk in Westfriesland is uitgevoerd.

Ook zijn is een doorfietsrouteproject met significante verkeersveiligheidsverbetering in de Gemeente Stede Broec → Fietsstraat Zesstedenweg in Grootebroek vanaf de Raadhuislaan tot en met P.J. Jongstraat naar het verkeersveiligheidsbudget hieronder verplaatst.

WF09 Gemeente Koggenland & Hoorn, realisatie doorfietsroute Venneweg en Zesstedenweg, tussen Hoorn en Scharwoude

Aanleiding: dit is een prioritaire doorfietsroute. Het is een fietspad aan de smalle kant zonder kantmarkering. Vervolgens loopt de doorfietsroute Hoorn-Amsterdam ook over in een gemengd verkeer grijs asfaltweg dat ook de camping 't Venhop ontsluit. Dit kan herkenbaarder. Iets verderop op de zesstedenweg heeft de fietser niet overlag voorrang en is de route niet overal herkenbaar als doorfietsroute. Tot slot sluit het fietspad bij Scharwoude met een omweg aan op de fietstunnel, waardoor fietsers minder van de provinciale fietstunnel gebruik maken.

Maatregel: fietspad langs de Venneweg laten voldoen doorfietsroutekwaliteit volgens CROW-richtlijnen, zoals kantmarkering, verbreding en verlichting. En de Venneweg wordt ten zuiden van het fietspad een fietsstraat langs de Camping 't Venhop. De voorrangssituaties bij de kruisingen bij De Hulk en Parkeerplaats aan de Zesstedenweg (1634) aanpassen in het voordeel van de fiets. Daarnaast de realisatie van een fietsstraat op de dan volgende parallelweg van de Zesstedenweg en op deze parallelweg directe fietsverbinding realiseren op de fietstunnel Scharwoude. Deze maatregelen zorgen voor een herkenbaardere, veiligere en zelfs een directer doorfietsroute.

Verkeersveiligheidsprojecten Westfriesland

De gemeente Enkhuizen had geen kansrijke projecten van 2025-2027. In 2028 verwachten we projecten van de gemeente Enkhuizen op de lijst te zetten.

WF04 Gemeente Hoorn, Ophogen en verbreden fietsstroken langs De Weel

Aanleiding: De Weel staat op 1 in de BLIQ onveilige trajecten Hoorn. Vooral vanwege de gevaarlijke verhoogde scheidingen tussen rijbaan en (smalle) fietsstroken. De verhoogde scheiding zijn zowel voor de auto en met name voor de fietser onaangename obstakels.

Maatregel: het fietspad wordt in zijn geheel opgehoogd en verbreed naar maatvoering passend bij fietsintensiteiten en bijhorende ASVV-richtlijnen eenrichtingsfietspad.

WF01 Gemeente Medemblik, Verbeteren verkeersveiligheid Kruising Driehuizen/Veenakkers Wervershoof

Aanleiding: deze kruising komt uit de landelijke BLIQ. Er wordt een hoge snelheid gemeten en er gebeuren veel ongevallen op het kruispunt Veenakkers en Driehuizen.

Maatregel opties: ongevallen zijn de voornaamste reden voor het verbeteren van de kruising Driehuizen/Veenakkers. De inzet van snelheidsremmers op Driehuizen moet ervoor zorgen dat de snelheid op het kruispunt om laag gaat.

WF05 Gemeente Drechterland, Nieuweweg in Hoogkarspel

Aanleiding: het aantal letselongevallen met verkeer en de snelheid zijn hoog op deze 30 km/u weg. Het is tevens een belangrijke ontsluiting van de doorfietsroute naar het station.

Maatregel: de maatregelen zijn verhoogde parkeervakken met as-verschuivingen. Met deze inrichting wordt de snelheid van het snelverkeer gedrukt ten faveure van de verkeersveiligheid voor zowel fiets als auto.

WF08 Gemeente Koggenland, Oosteinde, Kerkebuurt en Westeinde in Berkhout

Aanleiding: gedeeltes van deze weg scoort hoog in de BLIQ top-10 van Koggenland en ook in de provinciale risicoviewer als een grijze 50-weg zonder veilige fietsvoorzieningen.

Maatregel: omvormen naar een gebiedsontsluitingweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW-30) zoveel mogelijk conform inrichtingskenmerken en met snelheidsremmers.

WF02 Gemeente Opmeer, aanpassing Lindengracht

Aanleiding: de Lindengracht scoort onvoldoende in de provinciale risicoviewer, onder andere door meerdere letselongevallen tussen 2017 en 2021. Daarbij zijn de voorrangsituaties en maximumsnelheid niet duidelijk als gevolg van de inrichting.

Maatregel: het stuk tussen de Paardenmarkt en de N241 gaat Opmeer voorzien van fietsstroken met het fietssymbool. Eis van de provincie Noord-Holland is dat dit zoveel mogelijk conform inrichtingskenmerken GOW-30 plaatsvindt. Kruispunten blijven in dit geval gelijkwaardig met kruispuntplateaus om snelheid te remmen en gelijkwaardigheid van de kruispunten te benadrukken.

WF06 Gemeente Stede Broec, Fietsstraat Zesstedenweg in Grootebroek vanaf de Raadhuislaan tot en met P.J. Jongstraat met knip voor autoverkeer

Aanleiding: deze weg kent een hoog risicoprofiel, namelijk een maximumsnelheid van 50 km/u zonder veilige fietsvoorzieningen en veel snel verkeer. Daarnaast is dit een doorfietsroute.

Maatregel: fietsstraat met maximumsnelheid van 30 km/u aanleggen met een knip voor auto's zodat het snel verkeer op deze weg afneemt in het voordeel van ruimte voor de fiets.

WF07 Gemeente Stede Broec, verbeteren oversteekbaarheid fietsers over Stede Broecweg in Grootebroek

Aanleiding: de oversteken van de Stede Broecweg zijn gevaarlijk met meerdere letsel ongevallen. Daarnaast zijn de rustpunten langzaam verkeer smal en ligt de snelheid van het verkeer op de Stede Broecweg hoog.

Maatregel: kruisvlakken vergroten zodat er meer ruimte ontstaat voor rustpunt fietsers in combinatie met plateaus op de Stede Broecweg. Daarnaast de rijbaan visueel versmallen.

Doorfietsroute projecten Gooi en vechtstreek

GV08 Gemeente Gooise Meren, Fietsstraat Slochterenlaan in Bussum

Aanleiding: de Slochterenlaan is een 30 km/u zone en onderdeel van de prioritaire doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. Een verbetering van de fietsveiligheid is daarom wenselijk. Kan een combinatie gemaakt worden met groot onderhoud.

Maatregel: de Slochterenlaan wordt ingericht als fietsstraat met een breedte van 5,50 meter. Er worden drempels aangelegd met een afname van het autoverkeer als doel.

GV07 Gemeente Blaricum, verbreden fietspad Burgemeester Le Coultredreef

Aanleiding: doel is het verbeteren van deze weg als onderdeel van de prioritaire doorfietsroute. Het betreft een druk fietspad in 2 richtingen, welke al in voorbereiding is voor een herinrichting, waarin het fietspad wordt meegenomen.

Maatregel: uitvoering in asfalt en verbreden van het fietspad naar 4 meter.

GV09 Gemeente Gooise Meren, Fietsstraat Lindelaan in Bussum

Aanleiding: de Lindelaan is een 30 km/u zone en onderdeel van de prioritaire doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. Een verbetering van de fietsveiligheid is daarom wenselijk. Kan een combinatie gemaakt worden met groot onderhoud.

Maatregel: de Lindelaan wordt ingericht als fietsstraat met een breedte van 5,50 meter. Er worden drempels aangelegd met een afname van het autoverkeer als doel. Er is gekozen voor een uniforme uitstraling met de Spiegelstraat.

GV10 Gemeente Gooise Meren, Fietsstraat Graaf Willem de Oudelaan in Naarden

Aanleiding: de Graaf Willem de Oudelaan is een 30 km/u zone en onderdeel van de prioritaire doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. Een verbetering van de fietsveiligheid is daarom wenselijk.

Maatregel: de Graaf Willem de Oudelaan wordt ingericht als fietsstraat.

GV13 Gemeente Gooise Meren, Fietsstraat Thorbeckelaan, Bussum

Aanleiding: de Thorbeckelaan is een gewone 30 km/u zone en onderdeel van de prioritaire doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. Een verbetering van de fietsveiligheid en herkenbaarheid van de route is daarom wenselijk.

Maatregel: de Thorbeckelaan wordt ingericht als fietsstraat.

GV11 Gemeente Gooise Meren, Voormeer

Aanleiding: Voormeer is een 30 km/u zone en onderdeel van de prioritaire doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. Een verbetering van de fietsveiligheid en herkenbaarheid van de route is daarom wenselijk.

Maatregel: Voormeer wordt ingericht als fietsstraat.

Verkeersveiligheidsprojecten Gooi en Vechtstreek

GV14 Gemeente Hilversum, Loosdrechtseweg tussen Gijsbrecht van Amstelstraat en Couperusweg

Aanleiding: de Loosdrechtseweg komt naar boven in de risicoviewer en is onderdeel van de doorfietsroute. Het betreft een grijze 50 weg zonder vrij liggend fietspad. Daarbij zijn de huidige fietsstroken smal.

Maatregel: de voorgestelde maatregel is om de weg in te richten als volwaardige GOW-30 met fietsvoorzieningen die doorfietsroutewaardig zijn.
NB: de Loosdrechtseweg biedt onvoldoende ruimte voor een volwaardige 50 km/u weg met aparte fietspaden.

GV01 Gemeente Huizen, Nieuwe Bussumerweg

Aanleiding: de Nieuwe Bussumerweg is onderdeel van de doorfietsroute en kent daarnaast een uitdaging op het gebied van verkeersveiligheid. Dit is een grijze 50 weg zonder vrijliggend fietspad. In de huidige situatie zijn er smalle fietsstroken op het deel Ceintuurbaan tot en met Ericaweg. De vrij liggende fietspaden langs het gedeelte Ericaweg tot en met Flevolaan zijn te smal.

Maatregel: voor het deel zonder vrijliggende fietspaden (van Ceintuurbaan tot en met Ericaweg): inrichten als volwaardige GOW30. Dit deel van de weg biedt onvoldoende ruimte voor een volwaardige 50 weg. Voor het deel met vrijliggende fietspaden (Ericalaan tot en met Flevolaan) m9oeten deze geasfalteerd en verbreed worden naar 2 meter.

GV15 Gemeente Gooise Meren, Laarderweg in Bussum

Aanleiding: de Laarderweg heeft een hoge risicoscore in de risicoviewer, gebaseerd op slechte infrastructuur. Het betreft een grijze 50-weg zonder vrij liggend fietspad en asmarkering. Daarnaast wordt er geparkeerd langs de weg wat voor een extra veiligheidsrisico zorgt voor fietsers.

Maatregel: deze weg dient ingericht te worden als een volwaardige GOW30. Een ideale verbetering van de verkeersveiligheid kan gerealiseerd worden middels een knip voor autoverkeer.

GV02 Gemeente Hilversum, Fietspaden Vreelandseweg (tussen Gijsbrecht van Amstelstraat en gemeentegrens)

Aanleiding: het fietspad langs de Vreelandseweg is een hoog risicolocatie in de viewer en komt vanwege het aantal ongevallen terug inde BLIQ-top 10. Met name de fietspaden bij de oversteken zijn te smal en bovendien uitgewerkt in tegels met rechte stoepen.

Maatregel: kansrijke maatregelen zijn het verwijderen van de stoeprand, het verhogen van het fietspad naar de hoogte van het maaiveld en het verbreden van het fietspad. Ook het verbreden van het fietspad bij de oversteek met de autoweg.

GV16 Gemeente Laren, Hilversumseweg (van A1 tot en met de Burgemeester van Nispen van Sevenaerstraat)

Aanleiding: de Hilversumseweg is onderdeel van de prioritaire doorfietsroute aan daarmee aan de smalle kant. Daarnaast is de weg uitgevoerd in tegels en heeft deze rechte stoepen, wat een negatief effect heeft op de fietsveiligheid.

Maatregel: kansrijke verbeteringen voor de fietspaden zijn uitwerken in beton, bermverharding, kantmarkering en schuine stoepen. Verbreden is beperkt mogelijk. De Hilversumseweg biedt geen mogelijkheden tot aanpassing naar GOW30.

GV12 Gemeente Gooise Meren, Cort van der Lindenlaan in Naarden

Aanleiding: de Cort van der Lindenlaan is onderdeel van de prioritaire doorfietsroute. De fietspaden langs deze weg zijn nu te smal en daarmee onveilig. Er rijden veel fietsers met verschillende snelheden. Breedte van de huidige fietspaden voldoet daarom niet.

Maatregel: breedte fietspaden aan weerszijde van de weg aanpassen. Zowel verharding als verbreding toepassen voor een verkeersveiligere situatie voor de vele fietsers op deze route.

GV06 Gemeente Wijdemeren, Middenweg Horstermeer

Aanleiding: de Middenweg kent een deel met een fietspad in twee richtingen en een deel met een fietspad aan beide zijden van de weg. Het gaat in beide gevallen om smalle fietspaden met objecten dicht langs het fietspad (zoals auto's). Daarnaast is de Middenweg omhooggekomen met als resultaat dat de fietspaden te laag zijn komen te liggen. Er is groot onderhoud nodig om dit

aan te pakken waarbij een combinatie te maken is met het opwaarderen van de fietspaden naar doorfietsroutekwaliteit. De Middenweg is geen onderdeel van een prioritaire doorfietsroute maar is wel een schoolroute voor leerlingen uit de buurt.

Maatregel: om de fietsveiligheid op de Middenweg te verbeteren worden de éénrichtingsfietspaden verbreed naar twee meter en het tweerichtingsfietspad naar 3,5 meter. Parkeren op fietspad wordt voorkomen.

GV11 Gemeente Gooise Meren, Fietspad vanaf Voormeer tot Keverdijk langs Rijkstraatweg in Naarden

Aanleiding: dit fietspad langs de Rijkstraatweg is onderdeel van de prioritaire doorfietsroute Hilversum - Amsterdam. De fietspaden die hier liggen zijn te smal, met name wanneer er rekening gehouden wordt met de grote aantallen fietsers met verschillende snelheden.

Maatregel: om de fietsveiligheid te verbeteren dient er een verbreding van het bestaande fietspad te worden gerealiseerd naar 4 meter.

GV05 Gemeente Blaricum, Fietspad De Maten (vanaf Havik tot aan Lepelaar en Stichtseweg)

Aanleiding: dit is een smal doorfietspad in slechte staat. Het fietspad is te smal in verhouding tot het aantal fietsers. Bomenrij biedt weinig ruimte tot verbreding van het fietspad en maakt dit een complexe locatie om een verbetering van de fietsveiligheid te realiseren.

Maatregel: het (zo ver de bomenrij hier de mogelijkheid toe biedt) inrichten van het bestaande fietspad in doorfietsroutekwaliteit. Hiervoor nodig is verbreding en het aanbrengen van kantmarkering.

GV04 Gemeente Gooise Meren, Fietspad langs Rijksweg vanaf Keverdijk in Naarden tot Hakkelaarsbrug

Aanleiding: dit deel van de prioritaire doorfietsroute voldoet niet aan de minimumbreedte. Het betreft een lang stuk van de doorfietsroute waarvan veel fietsers gebruik maken met verschillende snelheden. Een verbetering van de fietsveiligheid is nodig.

Maatregel: verbreding van het bestaande fietspad

Doorfietsroute projecten regio Alkmaar

Regionale afspraak is dat een aantal projecten omlaag is aangepast naar ‘wat nodig is’ zodat andere projecten in de lijst ook opgenomen konden worden.

Er is bij deze selectie van doorfietsrouteprojecten een klein overschot (€18.000,-, te klein om een heel project van te financieren), dit overschot wordt toegevoegd aan de projecten verkeersveiligheid.

ALK08 Gemeente Alkmaar, Fietsstraat Westerweg

- Aanleiding: De Westerweg is een grijze weg in Alkmaar met een wisselend profiel. De weg wordt gebruikt als wijkontsluitingsroute, maar ook door sluipverkeer. Daarnaast is de Westerweg onderdeel van het doorfietsroutenetwerk en wordt het momenteel al gebruikt door veel fietsers, waaronder veel scholieren.
- Maatregel: We willen van het hele Alkmaarse deel van de Westerweg een fietsstraat met snelheidsremmers voor autoverkeer maken om de fietsers een rode loper te geven van de zuidkant van Alkmaar tot aan de Bergerhoutrotonde. Op deze manier kan de weg nog een deel van de buurt ontsluiten, maar geven we fietsers prioriteit. Door het nieuwe profiel kan sluipverkeer niet meer ‘snel’ via deze route en zijn de auto’s meer gelijkwaardig aan de fiets aangezien het inhalen ontmoedigd wordt.

ALK09 Gemeente Dijk en Waard, Fietsstraat Havenplein en Prins Hendrikkade in Broek op Langedijk

- Aanleiding: een klinkerweg zonder comfort en herkenning van een doorfietsroute. De fietsroute is daardoor moeilijk vindbaar en volgbaar voor onbekendere fietser en de route is op dit moment erg onprettig te fietsen.
- Maatregel: Havenplein, Prins Hendrikkade en Prinses Margrietstraat worden ingericht als Fietssstraat.

ALK10 Gemeente Heiloo, Fietspad en fietsstraat Westerweg tussen Kerkelaan en N9

- Aanleiding: De Westerweg is een belangrijke fietsroute tussen Heiloo en Alkmaar, maar de weg is nu oncomfortabel en onherkenbaar als doorfietsroute. Verlengde van project gemeente Alkmaar, op het deel door het Heilooërbos/Landgoed Nijenburg is de route een fietspad. Het fietspad is smal en verloop fietspad zeker in schemer en donker slecht. Route kan niet verlicht worden vanwege natuur
- Maatregel: omvormen tot fietsstraat zoals Westerweg Alkmaar en het fietspad wordt verbreed, uitgevoerd met betonplaten met kantmarkering of reflectieve bovenlaag naar minimaal 3,5 meter.

ALK07 Gemeente Uitgeest, Kruispunt Prins Beatrixlaan en Geesterweg

- Aanleiding: BLIQ top 10 trajecten Uitgeest. Eerder plannen voor een rotonde. Voorrangkruispunt zonder veilige fietsoversteek, terwijl de fietspaden onderdeel zijn van de doorfietsroute (Uitgeest-Akersloot) en een belangrijke toegang is naar Station Uitgeest.
- Maatregel: Realisatie van een rotonde met vrijliggende fietspaden, indien mogelijk wordt het fietspad tussen de fietstunnel onder N203 en Station ook verbeterd binnen dit project

ALK06 Gemeente Castricum, rotondes C.F. Smeetslaan – Dorpsstraat en C.F. Smeetslaan Soomerweg

- Aanleiding: twee rotondes met onveilige en smalle fietspaden; onderdeel van de doorfetsroute
- Maatregel: verbreden en vergevingsgezind inrichten van de fietspaden rond de rotondes, toevoegen middengeleider bij aansluiting Dorpsstraat, verbeteren van de bushaltes.

Verkeersveiligheidsprojecten Alkmaar

ALK11 Gemeente Alkmaar, herinrichting Drechterwaard met afsluiting autoverkeer

- Aanleiding: BLIQ-top 10 landelijk. De kruising met het (door-)fietspad Rekerdijk is gevaarlijk, vooral omdat autoverkeer fietsers met enige regelmaat over het hoofd zien en/of alleen letten op het tegemoet komende verkeer. De Drechterwaard zelf is nu ingericht met smalle fietsstroken. Afsluiting voor autoverkeer is nodig om de kruising met de Rekerdijk echt veilig te kunnen maken.
- Maatregel: als fietsstraat of goede GOW-30 inrichten met een afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van Rekerdijk.

ALK01 Gemeente Alkmaar, Verkeersveiligheidsverbeteringen Bergerhoutrotonde + Geesterweg

- Aanleiding: Top-10 BLIQ Alkmaar trajecten en hoge viewer scores weg en fietspad
- Maatregel: Drempels bij zebrapaden. Fietspaden 5 meter uit de rotonde leggen. Hoeken voor snel verkeer worden scherper. De aansluiting met Westerweg wordt een inritconstructie. De fietspaden worden verbreed en vergevingsgezindheid van de fietspaden wordt verbeterd.

ALK02 Gemeente Dijk en Waard, Kruispuntplateau Hof van Ra in Heerhugowaard

- Aanleiding: viewer en veel klachten. Op dit wegvak wordt hard gereden en zijn afgelopen periode (ernstige) ongevallen gebeurd.
- Maatregel: Gelijkwaardig kruispunt met plateau Hof van Rad met Zuiderlicht

ALK03 Gemeente Dijk en Waard, Korte Dreef en Basiusstraat in Heerhugowaard

- Aanleiding: Deze wegen hebben een hoge risicoscore (4), vooral vanwege de infrastructuur. Beide straten zijn ingericht met een asfaltrijloper en parkeren op de rijbaan. Op beide straten geldt een maximumsnelheid van 50 km/u, maar hebben geen fietsvoorzieningen.
- Maatregel: Van 50 km/uur naar klinkerprofiel ETW30 met gelijkwaardige kruispuntplateau's en aparte parkeervakken.

ALK04 Gemeente Dijk en Waard, Loopakker en Voorburggracht in Zuid-Scharwoude

- Aanleiding: Deze weg heeft de hoogste risicoscore (5). Loopakker en Voorburggracht is nu een 50 km/u weg zonder fietsvoorzieningen en er gebeuren ook ongevallen. Over de Voorburggracht rijdt ook buslijn 169.
- Maatregel: De weg wordt omgevormd naar een GOW 30 met snelheidsremmers.

ALK12 Gemeente Dijk en Waard, Zuidtangent tussen Middenweg en Larixplantsoen in Heerhugowaard

- Aanleiding: smal fietspad met tegels, gevaarlijk vanwege de hoge fietsintensiteit
- Maatregel: asfalteren betegeld fietspad. Verbreden naar 4m en aanbrengen kantmarkering.

ALK05 Gemeente Bergen, Fietspad Eeuwigelaan

- Aanleiding: Deze weg en fietspad hebben de hoogste risicoscore 5. Het fietspad is zeer smal e is belangrijke route voor regionaal en in dit gebied zeer druk recreatief verkeer.
- Maatregel: Realiseren fietspad aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan. Alleen nieuwe fietspad is subsidiabel. Daardoor wordt oversteken veel overzichtelijker en de weg ook veiliger.

ALK13 Gemeente Castricum, Ruiterweg

- Aanleiding: Niet conform CROW-richtlijnen ingerichte GOW50. Weg is onderdeel van voorkeursroute voor doorgaand verkeer door kern Castricum. Veilige verkeersafwikkeling hier is voorwaarde voor autoluwe Dorpsstraat
- Maatregel: Aanleg van een GOW30 met aanliggende fietspaden, streetprint, evt ook snelheidsremmers.

Verkeersveiligheidsprojecten Zuid-Kennemerland

ZK06 Gemeente Haarlem, Kruispunt Fustweg/Oudeweg

- Aanleiding: In de afgelopen vijf jaar zijn hier door de politie 32 ongevallen met in totaal 11 gewonden geregistreerd. Veruit het grootste type ongeval is een flankbotsing, zowel tussen auto's onderling als tussen auto's en fietsers. Fietsers en motorrijders zijn wel minder vaak betrokken bij een ongeval maar als er een ongeval is met een fietser dan is het letsel vaak ernstiger. De oorzaak van de ongevallen is dat het een druk ongeregeld kruispunt is: veel autoverkeer, vrachtverkeer en fietsers.
- Maatregel: de noordwestelijke tak van de kruising, naar de Nijverheidsweg, wordt in eerste instantie tijdelijk afgesloten met als doel om het aantal conflicten op het kruispunt af te laten nemen. De veiligheid van zowel het doorgaande fietsverkeer als het doorgaande autoverkeer op de Oudeweg verbetert hierdoor. De definitieve herinrichting

waarbij de tak wordt afgesloten en de fietser in twee richtingen goed wordt gefaciliteerd is het project waarvoor subsidie beschikbaar is.

ZK03 Gemeente Heemstede, Valkenburglaan en Glipperdreef

- Aanleiding: op deze weg gebeuren veel ongevallen en er wordt hard gereden. Er is momenteel geen vrijliggend fietspad. 3 kruispunten op deze weg komen terug in de BLIQ-top 10 van de gemeente Heemstede. Tevens is dit een doorfietsroute. Onderzoek door de gemeente Heemstede bevestigt de urgentie om hier maatregelen te treffen.
- Maatregel: Er worden vrij liggende fietspaden in asfalt aangelegd conform de breedtes zoals voorgeschreven in de doorfietsroute aanbevelingen van het CROW.

ZK07 Gemeente Bloemendaal, Rijksstraatweg in Bennebroek

- Aanleiding: dit is een zogenaamde “grijze weg": een weg waar 50 km/uur mag worden gereden met gemixt verkeer. Er rijden hier zowel auto's als bussen als fietsers op de rijbaan. Bovendien zijn de verkeersintensiteiten hier hoog.
- Maatregel: Fietsers moeten hier een veilige plek krijgen door het aanleggen van vrij liggende fietspaden.

ZK02 Gemeente Zandvoort, Thorbeckestraat, Burgemeester Engelbertstraat en Jacob van Heemskerckstraat

- Aanleiding:50 km/uur weg met auto's en fietsers op de rijbaan. Hoge intensiteiten.
- Maatregel: bij voorkeur vrij liggende fietspaden. Indien dat niet past GOW30 met voldoende snelheidsremmers, ruime fietsstroken in asfalt en rijbaan in klinkers.

ZK08 Gemeente Haarlem, Kruistochtstraat en Nagtzaambrug

- Aanleiding: hoog risico (score 5) in verkeersveiligheidsviewer. Verdwaald stukje 50 km/uur, fietsers op de rijbaan, veel verkeer vanaf de Zomerkade.
- Maatregel: inrichten als GOW30

ZK09 Gemeente Haarlem, fietspaden Wilhelminastraat, Raamvest, Raaksbruggen

- Aanleiding: Smalle fietspaden, komt uit de risicoviewer omdat de randen tussen fietspad en stoep allemaal onveilig zijn.
- Maatregel: De fietspaden worden verbreed en uitgevoerd met schuine bandjes. Fietsoversteken worden verbeterd. Afhankelijk van het ontwerp, de inpassing en oversteekbewegingen kan een tweerichtingen fietspad aan één zijde worden gerealiseerd.

Doorfietsroute projecten Zuid-Kennemerland

ZK10 Oude Trambaan en fietspaden langs N201. Zandvoort, Bloemendaal en Heemstede

- Aanleiding: Dit project is als hoogste prioriteit voortgekomen uit de regionale prioritering binnen de GR Bereikbaarheid en tevens prioriteit binnen het programma Bereikbaarheid Kust.
- Maatregel: Het fietspad op de Oude Trambaan wordt geoptimaliseerd. Dat betekent onder andere dat het pad waar mogelijk wordt verbreed, wordt uitgevoerd in asfalt of beton elementen en dat kruisingen veilig worden ingericht.

ZK11 Gemeente Haarlem, Delftpad tussen Orionbrug en gemeentegrens met Velsen

- Aanleiding: te smal tweerichtingsfietspad op de doorfietsroute. Velsen realiseert aansluitend naar het noorden haar deel van de F208 (Delftpad en Schoterkerkpad), terwijl aansluitend naar het zuiden de Van Deyssellaan verbeterd wordt tot doorfietsroutekwaliteit, Het is efficiënt om dit als één project met Velsen uit te voeren.
- Maatregel: Verbeteren fietsroute tot doorfietsroutekwaliteit door verbreden fietspad van 3,5 meter naar 4 meter. Verbeteren positie voetganger door aanleg wandelpad waardoor kleiner risico op ongevallen tussen fietsers en voetgangers.

ZK05 Gemeente Haarlem, Gedempte Oostersingelgracht

- Aanleiding: fietspad momenteel in tegels en met onnodig vaak oversteken. Zeer hoge intensiteiten.
- Maatregel: de fietspaden worden waar nodig verbreed en in asfalt aangelegd. Ook wordt het aantal oversteekbewegingen die fietsers moeten maken verminderd.

Verkeersveiligheidsprojecten IJmond

In de IJmond zijn een aantal regionale afspraken gemaakt, waarbij lagere precentages zijn toegepast bij het bepalen van de maximale subsidiebijdrage. Zo kunnen er meer projecten op een gelijk niveau gesubsidieerd worden.

IJ01 Gemeente Velsen, Kruispunt De Geul/Kanaaldijk in Velsen-Zuid

- Aanleiding: deze kruising staat al jaren hoog in de BLIQ lijstjes met ongevallenconcentraties van Velsen. Er gebeuren ongelukken tussen autoverkeer en er wordt hard gereden. Bovendien is er een fietsoversteek aanwezig op/naast de kruising die onveilig is.
- Maatregel: aanleg van een rotonde met een veilige fietsoversteek.

IJ02 Gemeente Velsen, Kruising Concordiastraat/Pontweg in Velsen-Noord

- Aanleiding: BLIQ top 10 landelijk en viewer score 4. Op de kruising vinden voornamelijk ongevallen plaats tussen autoverkeer en fietsers. Veelal met letsel. De kruising is onderdeel van een doorfietsroute.
- Maatregel: aanleg rotonde met vrij liggende fietspaden.

IJ09 Gemeente Beverwijk, Alkmaarseweg

- Aanleiding: 50 km/uur weg met fietsers op rijbaan (suggestiestroken). Hoge intensiteiten.
- Maatregel: bij voorkeur vrijliggende fietspaden. Indien dat niet past dan GOW30 met voldoende snelheidsremmers, ruime fietsstroken in asfalt en rijbaan in klinkers. Er is geen ruimte voor vrijliggende fietspaden.

IJ03 Gemeente Heemskerk, De Baandert (voetgangersoversteek)

- Aanleiding: Middengeleider voldoet niet aan richtlijn. Hoge snelheidsscore in BLIQ
- Maatregel: Middengeleider verbreden en aanpassen zodat in 2 etappes veilig kan worden overgestoken

IJ11 Gemeente Velsen, Zuidelijk fietspad Stationsweg, tussen Pontweg en Van Tuylweg in Velsen-Zuid

- Aanleiding: door herinrichting Pontplein en onderhoud rijbaan Stationsweg kan ruimte worden gevonden om van het fietspad een fietsstraat te maken.
- Maatregel: aanleg fietsstraat, waardoor parkeervakken langs de rijbaan Stationsweg (met 2x2 rijstroken) kunnen worden opgeheven. Ook de uitritten van de woningen kunnen op de fietsraat worden aangesloten ipv direct op de rijbaan.

IJ12 Gemeente Velsen, Kruispunt Willebrordstraat/Stationsweg/Briniostraat in IJmuiden

- Aanleiding: risicolocatie in de BLIQ top-10. Kruising is nu een gewone kruising (50-50-50-30) met veel verkeer en veel overstekende fietsers. Ook veel scholieren.
- Maatregel: Een nieuwe inrichting moet de veel voorkomende ongevalstypen voldoende elimineren of sterk verminderen. Liefst door realisatie van een rotonde, maar een VRI wordt ook kansrijk geacht.

IJ13 Gemeente Heemskerk, Beneluxlaan, inclusief rotonde Duitslandlaan

- Aanleiding: Beneluxlaan heeft fietsstroken op een GOW 50kmu/u en ook de huidige rotonde heeft fietsstroken. Regelmatig ongevallen (BLIQ-rapportage), nabij basisschool en winkelcentrum.
- Maatregel: Aanleggen vrij liggende fietspaden langs Beneluxlaan en rotonde.

IJ10 Gemeente Heemskerk, De Zevenhoeven

- Aanleiding: Grijze 50 km/uur weg (fietsers op de rijbaan). Hoge ongeval- en snelheidsscore in BLIQ top 10
- Maatregel: inrichten als ETW met maximumsnelheid van 30 km/u, gelijkwaardige kruisingen en snelheidsremming.

Doorfietsroute projecten IJmond

IJ05 Gemeente Velsen, Wijkerstraatweg, entree Velsen Noord

- Aanleiding: onveilige kruising waar in de toekomst veel meer fietsers overheen gaan door de aanleg van de fietsonderdoorgang Velsertraverse.
- Maatregel: aanleg rotonde met vrij liggende fietspaden

IJ06 Gemeente Heemskerk, Maerelaan met rotonde

- Aanleiding: betreft in huidige situatie een 50 km/uur weg zonder vrij liggende fietspaden. De verwachting is dat de verkeersintensiteiten in de toekomst hoger worden omdat de Zevenhoeven wordt gewijzigd in een erftoegangsweg. Bovendien ligt de weg aan woningbouwlocatie De Velst. De rotonde staat in de BLIQ top 10 van de gemeente.
- Maatregel: vrij liggende fietspaden realiseren langs weg en rotonde

IJ07 Gemeente Velsen Schoterkerkpad/Delftpad in Santpoort-Zuid

- Aanleiding: het fietspad maakt onderdeel uit van een doorfietsroute en is te smal. Het betreft een drukke fietsroute met een grote diversiteit aan tweewielers inclusief snor- en bromfietsen.
- Maatregel: verbreden van het fietspad naar 4 meter.

IJ08 Gemeente Heemskerk, Jan van Kuikweg oost inclusief kruising met Koningin Wilhelminastraat

- Aanleiding: de doorfietsroute loopt hier over een erftoegangsweg met haaksparkeren.
- Maatregel: aanleg fietsstraat in rood asfalt met snelheidsremmers. Haaksparkeren wijzigen in langsparkeren. Inrichting overeenkomstig de Jan van Kuikweg west om de herkenbaarheid te vergroten. Het inrichten van dit traject als schakel in de DFR is noodzakelijk: in de huidige situatie is de herkenbaarheid als DFR niet aanwezig. Daarnaast wordt dit traject door scholieren gebruikt om meerdere middelbare scholen te bereiken in Heemskerk en Beverwijk; ook wordt de route gebruikt door scholieren van de basisschool, welke gelegen is aan de rotonde Jan van Kuikweg-Gerrit van Assendelftstraat. De kruising met de Koningin Wilhelminastraat is dusdanig verkeeronveilig in combinatie met fietsverkeer dat dit punt heringericht moet worden.

26-04-2025
Provinciehuis, griffie, afdeling mobiliteit

Betreft: Verwijderen halte Wijkwaard, Huiswaarderbrug, Weverstraat van lijn 2 Alkmaar naar de Rietschoot en terug.

Afgelopen jaar heeft er al een verslechtering van lijn 2 in Alkmaar plaats gevonden. Wij kunnen niet meer vanuit Alkmaar Noord rechtstreeks naar her ziekenhuis. Op het station moeten wij voor 3 haltes overstappen.

Maar nu wil de gemeente Alkmaar halte Wijkwaard, Huiswaarderbrug, Weverstraat van lijn 2 Alkmaar Rietschoot weghalen vanwege aanleg van een nieuw park langs het NH-kanaal. Hierdoor zou er langs het kanaal geen ruimte meer zijn voor buslijn 2 naar de Rietschoot en terug.
Hiervoor zouden 3 haltes: halte Wijkwaard, halte Huiswaarderbrug en de halte Weverstraat moeten verdwijnen.
Halte Muiderwaard zou verplaats moeten worden meer richting Neswaard. Ook dit laatste lijkt mij onwenselijk, vanwege gevaarlijk voetgangersoversteek op de Neswaard en of de Muiderwaard voor alle bewoners van de Wijkwaard en Huiswaarderbrug halte.
Ook voor het overige verkeer is een halte op de hoek Muiderwaard- Neswaard onoverzichtelijk en dus gevaarlijk. Op deze hoek zijn 2 uitgangen: 1 parkeerplaats van 2 Muiderwaardflats en een drukke parkeeruitgang van winkelcentrum “In den Waard” met een Jumbo winkel.

Aan de Muiderwaard (Halte Wijkwaard en Huiswaarderbrug) staan 6 flats met ruim 300 woningen, met voornamelijk oudere bewoners uit de wijk. En bij halte Wijkwaard is een Wijkontmoetingscentrum waar veel bezoekers komen.

Verder is de afstand voor de vele oudere bewoners in de overige Muiderwaardflats vanaf het kanaal een hele verslechtering.

Daarom willen de flatbewoners de bushaltes Wijkwaard en Huiswaarderbrug en Weverstraat behouden.

Kan door het nieuw aan te leggen kanaalpark geen ruimte voor de bus gecreëerd worden, is dan een rotonde mogelijk aan het einde van de Muiderwaard bij het kanaal. Zodat de halte Wijkwaard behouden kan blijven.

Graag uw mening hierover.
Met vriendelijke groet
[redacted]

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18016
Extern Zaak ID	2146127
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	10.a
Titel	Ruimte: Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Hierin wordt een gezamenlijke koers beschreven hoe en op welke onderdelen deze partijen samenwerken aan de ruimtelijke toekomst van de regio NHN. Met het Ontwikkelperspectief worden ruimtelijke keuzes integraal voorbereid. In het Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord hebben de partijen de belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Noord-Holland Noord beschreven.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.B. Groot

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144707

GROOTJB@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

20 MAART 2025

Kenmerk

2146127/2384898

Uw kenmerk

Betreft: Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord.

Inleiding

De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Hierin wordt een gezamenlijke koers beschreven hoe en op welke onderdelen deze partijen samenwerken aan de ruimtelijke toekomst van de regio Noord-Holland Noord (NHN). Met het Ontwikkelperspectief kunnen ruimtelijke keuzes integraal worden voorbereid. De daadwerkelijke keuzes maken provincie en gemeenten in hun Omgevingsvisies.

Wij hebben u op verschillende momenten geïnformeerd over het traject Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord. Het meest recent betrof dit het aangaan van een Samenwerkingsovereenkomst (zie PS-brief 2146127/2340258).

Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Graag bieden wij u ter kennisname het Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord aan. Dit is het eerste tussenproduct van de samenwerking tussen de provincie, gemeenten in NHN en het hoogheemraadschap. Het beschrijft de belangrijkste 23 ruimtelijke opgaven in Noord-Holland Noord en vormt daarmee de basis van het Ontwikkelperspectief. De beschreven opgaven worden verder uitgewerkt in mogelijke oplossingsrichtingen en een integrale ruimtelijke koers.

Het Opgavendocument komt voort uit het provinciale Analysedocument NHN, dat in 2023 is opgesteld als input voor het Ruimtelijk Voorstel. Wij hebben dat Analysedocument met PS-brief 2146127/2154932 aan uw Staten gestuurd. De opgaven uit dat document zijn onveranderd

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

overgenomen in het Opgavendocument, alleen zijn er nog twee aan toegevoegd: de afvalwaterketen en ruimte voor defensie.

Relatie met Regie op de Ruimte

Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord en Regie op de Ruimte zijn twee zelfstandige trajecten. Elk met een eigen tijdpad, proces en product. Binnen Regie op de Ruimte werken we toe naar een actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie. Dit is een juridisch document onder de Omgevingswet, waarin de provincie haar ruimtelijke keuzes en daarmee haar beleidskader vastlegt. Het is een provinciale verantwoordelijkheid en een provinciaal product en wordt vastgesteld door uw Staten. Het is een zelfbindend document, maar het heeft wel doorwerking in programma's en de Omgevingsverordening.

Het Ontwikkelperspectief NHN ligt in het verlengde van de Omgevingsvisie, maar het is een ander product. Het is geen officieel instrument onder de Omgevingswet en heeft geen juridische status. Het Ontwikkelperspectief maakt nog geen definitieve ruimtelijke keuzes, maar agendeert de regionale samenwerking die in deze regio nodig is om integraal en gezamenlijk vorm te geven aan de ruimtelijke toekomst van deze regio. In dit Ontwikkelperspectief is de regio aan zet, om samen met het hoogheemraadschap en de provincie een gezamenlijke koers uit te zetten voor toekomstige ruimtelijke keuzes.

Uiteraard zullen beide trajecten elkaar inhoudelijk verrijken. De participatie met inwoners in de hele provincie, dus ook Noord-Holland Noord, zal lopen via het communicatie- en participatietraject dat vanuit Regie op de Ruimte start (om te voorkomen dat inwoners vanuit twee trajecten benaderd worden). Het Ontwikkelperspectief NHN is dan wel geen onderdeel van de actualisatie van de Omgevingsvisie, maar we zullen zoveel mogelijk input uit het traject Ontwikkelperspectief NHN meenemen in de ruimtelijke keuzes die we maken in de Omgevingsvisie. En we zorgen er voor dat ook na de vaststelling van de Omgevingsvisie ruimte is om nader invulling te geven aan de ruimtelijke keuzes in Noord-Holland Noord.

Samenvattend:

	Ontwikkelperspectief NHN	**Provinciale Omgevingsvisie**
Juridisch instrument	Nee	Ja (Omgevingswet)
Doel	In samenwerking tussen mede-overheden koers bepalen voor toekomstige ruimtelijke keuzes	Beleidskader actualiseren om ruimtelijke keuzes vast te leggen
Productie	Co-productie gemeenten NHN, provincie en hoogheemraadschap,	Provincie met participatie van inwoners en stakeholders

	Ontwikkelperspectief NHN	Provinciale Omgevingsvisie
	met participatie van stakeholders	
Inhoud	Inhoudelijk verrijken beide trajecten elkaar; input uit NHN wordt zoveel mogelijk gebruikt in de Omgevingsvisie en vice versa	Inhoudelijk verrijken beide trajecten elkaar; input uit NHN wordt zoveel mogelijk gebruikt in de Omgevingsvisie en vice versa
Vaststelling	Colleges B&W gemeenten NHN, GS en college van Dijkgraaf en heemraden, zo mogelijk onderschrijving door gemeenteraden, PS en college van hoofdingelanden	PS

Tot slot
Wij betrekken uw Staten gedurende het traject van het Ontwikkelperspectief, te beginnen met een interactieve bespreking van de opgaven in Noord-Holland Noord (tegelijkertijd met Regie op de Ruimte) in de commissie Ruimte op 20 maart.

In het najaar van 2025 wordt een congres georganiseerd over het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord waarvoor u zal worden uitgenodigd.

Eind 2026 willen we het Ontwikkelperspectief Noord-Holland vaststellen. Daarvoor zullen we met uw Staten over het concept in gesprek gaan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Opgavendocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord



Opgavendocument Ontwikkelperspectief

Noord-Holland Noord

Regio Kop van NH

WESTFRIESLAND

REGIO ALKMAAR

Provincie Noord-Holland

hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

januari 2025

Voorwoord

De regio Noord-Holland Noord (NHN) werkt de komende twee jaar aan het opstellen van een Ontwikkelperspectief. Daarvan zijn de 17 gemeenten, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de Provincie Noord-Holland de opdrachtgevers. Samen met maatschappelijke partijen en geïnteresseerde bewoners geven we richting aan de toekomst van onze regio.

In de door het Rijk aangewezen NOVEX-gebieden zijn al vergelijkbare Ontwikkelperspectieven opgesteld. Deze worden verder uitgewerkt in Uitvoeringsagenda's en Regionale Investeringsagenda's. Hoewel het Rijk onze regio niet heeft aangewezen als NOVEX-gebied, gaan we toch samen aan de slag met een vergelijkbare aanpak. De grote ruimtelijke opgaven en keuzes die we de komende decennia moeten maken gaan we op deze manier integraal en samen aan.

Onze eerste stap ligt hier voor u: ons Opgavendocument waarin u een overzicht vindt van de grote ruimtelijke opgaven voor onze regio. Onze ruimtelijke opgaven worden steeds groter en complexer, en houden niet op bij gemeentegrenzen of die van onze deelregio's. Denk maar aan wat er nodig is voor de inpassing van de energietransitie zoals extra hoogspanningskabels en grote transformatoren in het landschap. De effecten van de mogelijke groei van Defensie in onze regio. En wat er nodig is om in de toekomst voldoende zoetwater beschikbaar te hebben voor landbouw, industrie en als drinkwater voor onze inwoners.



Voor andere opgaven, zoals woningbouw en mobiliteit, verdient deze regio meer aandacht van het Rijk. Een integraal Ontwikkelperspectief NHN gaat ons hierbij helpen, om de komende jaren de kansen in onze regio stevig te agenderen bij verschillende ministeries.

En als laatste gaat dit inhoudelijke proces ons helpen bij onze eigen samenwerking die wij binnen regio willen versterken. Als regio Noord-Holland Noord staan wij sterk, worden wij gezien door het Rijk, en kunnen wij zelf grote ruimtelijke opgaven aan.

Wij staan dus aan het begin van een belangrijk proces voor de toekomst van deze regio Noord-Holland Noord, waarbij iedereen kan meedoen of wordt betrokken: maatschappelijke partijen, raadsleden en geïnteresseerde bewoners. De komende twee jaar wordt het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord zorgvuldig met elkaar opgebouwd en besproken.

Met het opgavendocument kunt u zich alvast voorbereiden, want deze regio heeft uw inspiratie zeker nodig.

Jasper Nieuwenhuizen
Voorzitter stuurgroep Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Petra Bais
Regio Kop van Noord-Holland

Simco Kruijer
Regio Kop van Noord-Holland

Jan Franx
Regio Westfriesland

Arthur Helling
Regio Westfriesland

Nils Langedijk
Regio Alkmaar

Jos Beemsterboer
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Esther Rommel
Provincie Noord-Holland

Inhoudsopgave

1. Inleiding **8**
1.1. Aanvulling op NOVEX-gebieden 8
1.2. Relatie met omgevingsvisies 10
1.3. Leeswijzer 11

2. Proces en methode **12**
2.1. Inventarisatiefase 12
2.2. Analysefase 13
2.3. Gezamenlijk opgavendocument NHN 13

3. Positionering en identiteit **14**
3.1. Ingenieurskunst en handelsgeest 14
3.2. Bescherming tegen storm en zee 14
3.3. Agrarische bloei 15
3.4. Historisch kapitaal 16
3.5. Wisselwerking met de regio Amsterdam 16
3.6. Koploper in duurzame energie 18
3.7. Behoefte aan heroriëntatie 19

4. Periode van transitie **20**
4.1. Brede Welvaart 20
4.2. Groeiambities ondersteunen de noodzakelijke transities 23
4.3. Aan de basis staat een gezonde en veilige leefomgeving 23
4.4. Stevig maatschappelijk draagvlak is onmisbaar 23

5. Opgaven **24**
5.1. Water en bodem 24
5.2. Perspectief voor landbouw en natuur 40
5.3. Perspectief voor ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie 49
5.4. Perspectief voor leefbare steden en regio's 60
5.5. Ruimte voor defensie 74

Samenvatting

De provincie Noord-Holland, de regio's Alkmaar, Westfriesland en Kop van Noord-Holland en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben samen besloten een Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (NHN) op te stellen. Voor het maken van een Ontwikkelperspectief NHN is een inventarisatie van de opgaven in Noord-Holland Noord noodzakelijk. Hiervoor is dit opgavendocument opgesteld.

De inventarisatie gaat om de ruimtelijke opgaven in NHN en benoemt de hoofdkeuzevraagstukken die daaruit naar voren komen en is daarmee een opmaat naar het Ontwikkelperspectief.
NHN is door het Rijk niet aangewezen als NOVEX-gebied. Samenwerking tussen partijen en met het Rijk is noodzakelijk. Het maken van keuzes over de ruimtelijke toekomst van NHN en uitvoering daarvan kunnen partijen niet afzonderlijk van elkaar, maar dat moet gezamenlijk worden gedaan.

Opgavendocument

Het opgavendocument is in 3 fasen tot stand gekomen. Een inventarisatiefase, een analysefase (Analysedocument) en fase 3 de omvormingsfase van het Analysedocument naar het uiteindelijke gezamenlijke opgavendocument. In hoofdstuk 2 wordt het proces en de methode uiteengezet.
In hoofdstuk 3 (positionering en identiteit) gaat het om de ontwikkeling van het gebied. Lange tijd bepaalden groeiambities de ruimtelijke opgaven in Nederland. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op een nieuwe fase met indringende opgaven die om een meer toekomstgericht en bestendig perspectief vragen dan alleen bescherming in een context van groei. In dit hoofdstuk gaat het om de periode van een transitie. We moeten anders omgaan met groei. Daarbij gaat het niet alleen om economische groei maar ook om groei van de brede welvaart. Brede welvaart gaat over de kwaliteit van het leven hier en nu. Het gaat om zaken als gezondheid, onderwijs, sociale cohesie, bereikbaarheid, ruimte en wonen, natuur en klimaat. Het hart van het document ligt in hoofdstuk 5, de opgaven.

De opgaven

Bij de opgaven gaat het om ontwikkelingen die op ons afkomen en allemaal vragen om actie, in welke vorm dan ook. De opgaven zijn gegroepeerd naar de indeling en de volgorde die het vorige kabinet hanteerde in het Startpakket voor het Ruimtelijk Voorstel, met toevoeging van defensie:

Landbouw en natuur

a. In Noord-Holland Noord is een divers en rijk palet aan landbouw en er liggen belangrijke natuurgebieden. De belangrijkste agrarische en natuurlijke waarden en ontwikkelingen hebben zich het afgelopen decennia niet in balans ontwikkeld. Voor Noord-Holland Noord leidt het een en ander tot vijf sterk samenhangende opgaven.



Ordende netwerken voor energie en (circulaire) economie

b. Om een klimaatverandering en het gebruik van eindige grondstoffen af te remmen, is een ingrijpende verandering nodig van de economische structuur en energievoorziening. Belangrijke onderwerpen op dit moment zijn o.a. de Regionale Energiestrategie, aanlanding wind op zee en een toekomstige netuitbreiding. Voor een omslag naar hernieuwbare energie en circulaire economie zijn voor Noord-Holland Noord vier opgaven beschreven.

Leefbare steden en dorpen

c. In een deel van de regio neemt de verstedelijkingsdruk toe. Rondom de stedelijke gebieden ligt een groot aantal dorpen en kleinere steden. De leefbaarheid staat hier onder druk vanwege een teruglopend voorzieningenniveau. Binnen het perspectief van “Leefbare steden en regio’s” zijn voor Noord-Holland Noord zes opgaven benoemd. Thema’s als gezonde leefomgeving en cultureel erfgoed vallen hier ook onder.

Defensie

d. Een nieuwe vrij recente ontwikkeling die niet mag ontbreken in het opgavendocument is ruimte voor defensie. In het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) bepaalt defensie waar en hoeveel ruimte nodig is voor defensie. Het gaat daarbij om behoeften met bovenregionale afweging en locatie specifieke behoeften.

De laag water en bodem is voor de bovenstaande onderwerpen van belang en hieraan zijn eigen opgaven aan verbonden. Water en bodem is een nationaal beginsel in de ruimtelijke ordening. Eerder is naar voren gekomen dat water en bodem ook tot een aantal belangrijke zelfstandige opgaven leidt.

De opgaven voor water en bodem zijn:

1. Waterveiligheid
2. Effecten van weersextremen
3. Zoetwater- en drinkwaterbeschikbaarheid
4. Verzilting
5. Bodemdaling
6. Bodem- en waterkwaliteit
7. Afvalwaterketen

Voor landbouw en natuur gaat het om de volgende opgaven:

8. Transitie in het landelijk gebied
9. Transitie in de landbouw
10. Biodiversiteit herstellen en versterken
11. Natuurnetwerken verbinden met groenblauwe dooradering
12. Natuurinclusief inrichten van stedelijk en landelijke gebied

Voor ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie:

13. Een klimaatneutraal energiesysteem
14. Toekomstbestendige netuitbreiding
15. Clustering van energie en (circulaire) economie
16. Voldoende ruimte voor (circulaire) economie

Leefbare steden en dorpen:

17. Aanpak van het woningtekort
18. Transitie van de bestaande gebouwde omgeving
19. Leefbaarheid en brede welvaart
20. Duurzame mobiliteitstransitie
21. Groei van toerisme en de recreatiebehoefte
22. Behoud en ontwikkeling van landschap en erfgoed
23. Ruimte voor Defensie (opgave 23).

De bovengenoemde opgaven vragen om keuzes en oplossingsrichtingen. Deze kunnen elkaar ondersteunen en versterken, maar ook in de weg zitten. De aanpak hiervan zal gebiedsgericht zijn.

In het Ontwikkelperspectief wordt deze analyse verder uitgewerkt.

1. Inleiding

Nederland staat voor een aantal belangrijke fundamentele keuzes in de fysieke leefomgeving. Voor de lange termijn zijn keuzes nodig voor wonen, klimaat, landbouw, biodiversiteit en stikstof. Hoe en waar willen we wonen, werken en recreëren? Hoe verplaatsen we ons in de toekomst? De keuzes voor dit soort vragen zullen ingrijpen in ons dagelijks leven. Een door burgers als rechtvaardig ervaren verdeling van de lasten zou daarbij uitgangspunt moeten zijn. Voor het maken van fundamentele keuzes is een heldere en breed gedragen toekomstvisie op een duurzame samenleving noodzakelijk, vooruitkijkend naar het jaar 2050. Voor de wateropgaven, met name waterveiligheid, is verder vooruitkijken (2100 ev) noodzakelijk.

In Noord-Holland Noord zullen oplossingsrichtingen en maatregelen moeten volgen die enerzijds Noord-Holland Noord vitaal, gezond en aantrekkelijk houden en anderzijds de problematiek die speelt het hoofd moeten bieden. In dit licht werken de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord, het hoogheemraadschap en de provincie Noord-Holland in gezamenlijk opdrachtgeverschap het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord uit. De voorliggende 'Inventarisatie van de Opgaven Noord-Holland Noord' geeft de ruimtelijke opgaven weer die Noord-Holland Noord moet oppakken. Het is het vertrekpunt, de opmaat, om te komen tot het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord. Bij het Ontwikkelperspectief horen ook afspraken over investeringen: aan het Ontwikkelperspectief zal een uitvoerings- en investeringsagenda worden verbonden.

Deze inventarisatie van opgaven doet feitelijk en agenderend verslag van de ruimtelijke opgaven in Noord-Holland Noord en benoemt de hoofdkeuzevraagstukken die daaruit naar voren komen.

1.1. Aanvulling op NOVEX-gebieden

Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord voegt zich in een reeks andere documenten over delen van het grondgebied van Noord-Holland: ontwikkelperspectieven voor de Metropoolregio Amsterdam (het 'Verstedelijkingsconcept MRA'), het Noordzeekanaalgebied, het Groene Hart, Schiphol (met wijde omgeving) en de Lelylijn (een mogelijk nieuwe spoorlijn tussen Amsterdam en Groningen via Noord-Holland, Flevoland en Friesland). Dit zijn allemaal NOVEX-gebieden, aangewezen door het kabinet. Sommige overlappen, sommige omvatten ook grondgebied van andere provincies. Het zijn gebieden 'waar opgaven dusdanig stapelen, dat een gebiedsgerichte ordening en prioritering van verschillende nationale opgaven noodzakelijk is'.[1] Met andere woorden: in de NOVEX-gebieden is samenwerking vereist met het Rijk. Noord-Holland Noord (de regio's Alkmaar, Kop van Noord-Holland en Westfriesland) is niet aangewezen als NOVEX-gebied. Maar ook hier is samenwerking met het Rijk noodzakelijk. Deels in de sfeer van ontwikkelprojecten en programma's met een nationaal belang, deels in de sfeer van uitvoeringsafspraken en instrumentarium. Wateropgaven zijn in dit gebied bijvoorbeeld nadrukkelijk aan de orde, net als de toekomst van de landbouw, de energietransitie en de verstedelijkingsopgave in samenhang met bereikbaarheid, economie en gezonde leefomgeving, de leefbaarheid in kleine dorpen en kernen en de mogelijkheid tot recreatie. Dit alles vergt een aanpak vergelijkbaar als in de NOVEX-gebieden, waarbij samenwerking tussen de overheden en betrokkenheid van belangrijke stakeholders van groot belang is. De keuzes over de ruimtelijke toekomst van NHN en uitvoering daarvan kunnen partijen immers niet afzonderlijk van elkaar maken; dat moeten ze gezamenlijk doen. Alleen met elkaar kunnen zorgvuldige, toekomstbestendige afwegingen worden gemaakt. Hiervoor is het nodig om een integrale ruimtelijke visie voor heel Noord-Holland Noord te maken. Deze is essentieel om alle grote nationale en bovenregionale ruimtelijke opgaven af te wegen

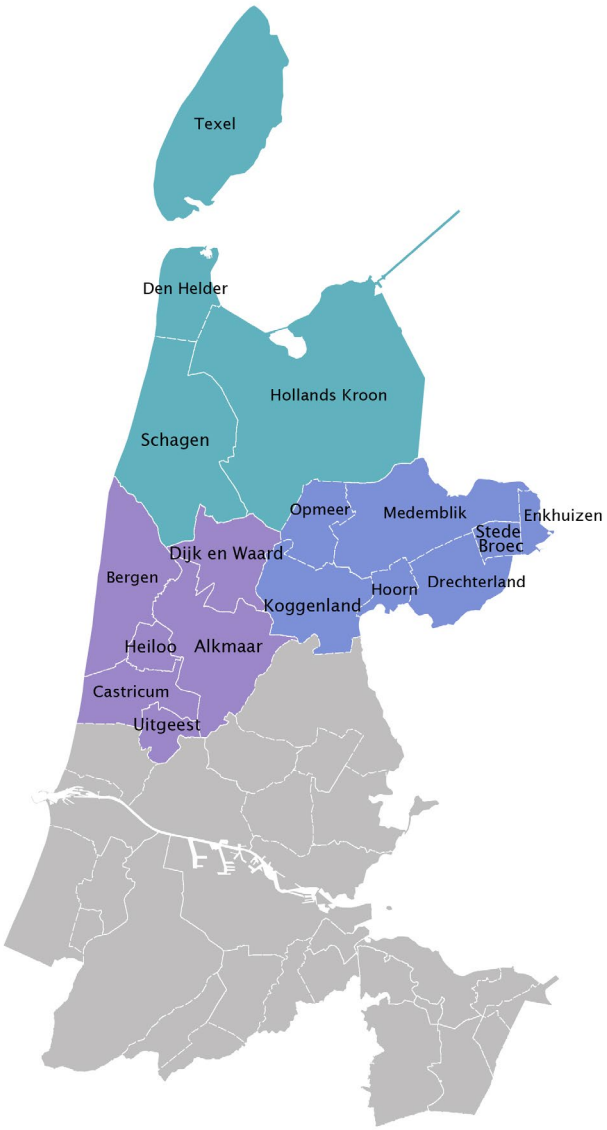
1 Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Ruimtelijke ordeningsbrief, 17 mei 2022



en de juiste keuzes te maken welke ontwikkelingen waar kunnen plaatsvinden en waar het Rijk voor nodig is. Door van elkaars kennis en kunde gebruik te maken wordt dit Ontwikkelperspectief ook echt een gezamenlijk gedragen product. Zo wordt draagvlak op lokaal, regionaal, provinciaal en rijksniveau verkregen. De nationale programma's en de daaruit voortvloeiende grote opgaven zijn immers ook op onze regio van toepassing. Het meedenken en participeren is dan ook zeer wenselijk c.q. noodzakelijk.

In het BO Leefomgeving van 7 november 2024 is het volgende afgesproken: *Provincie Noord-Holland, gemeenten en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier werken aan een Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (NHN) ten behoeve van een integrale aanpak van de opgaven waarvoor de provincie aan de lat staat. Provincie, gemeenten en Waterschap organiseren deze integrale aanpak vergelijkbaar met een NOVEX-gebiedsaanpak (NHN is geen NOVEX gebied). Het Rijk heeft, waar mogelijk, haar samenwerking toegezegd tijdens het BOL 15 juni 2023.*





Afbeelding 1. Overzichtskaart NHN. Bron: Provincie Noord-Holland

1.2. Relatie met omgevingsvisies

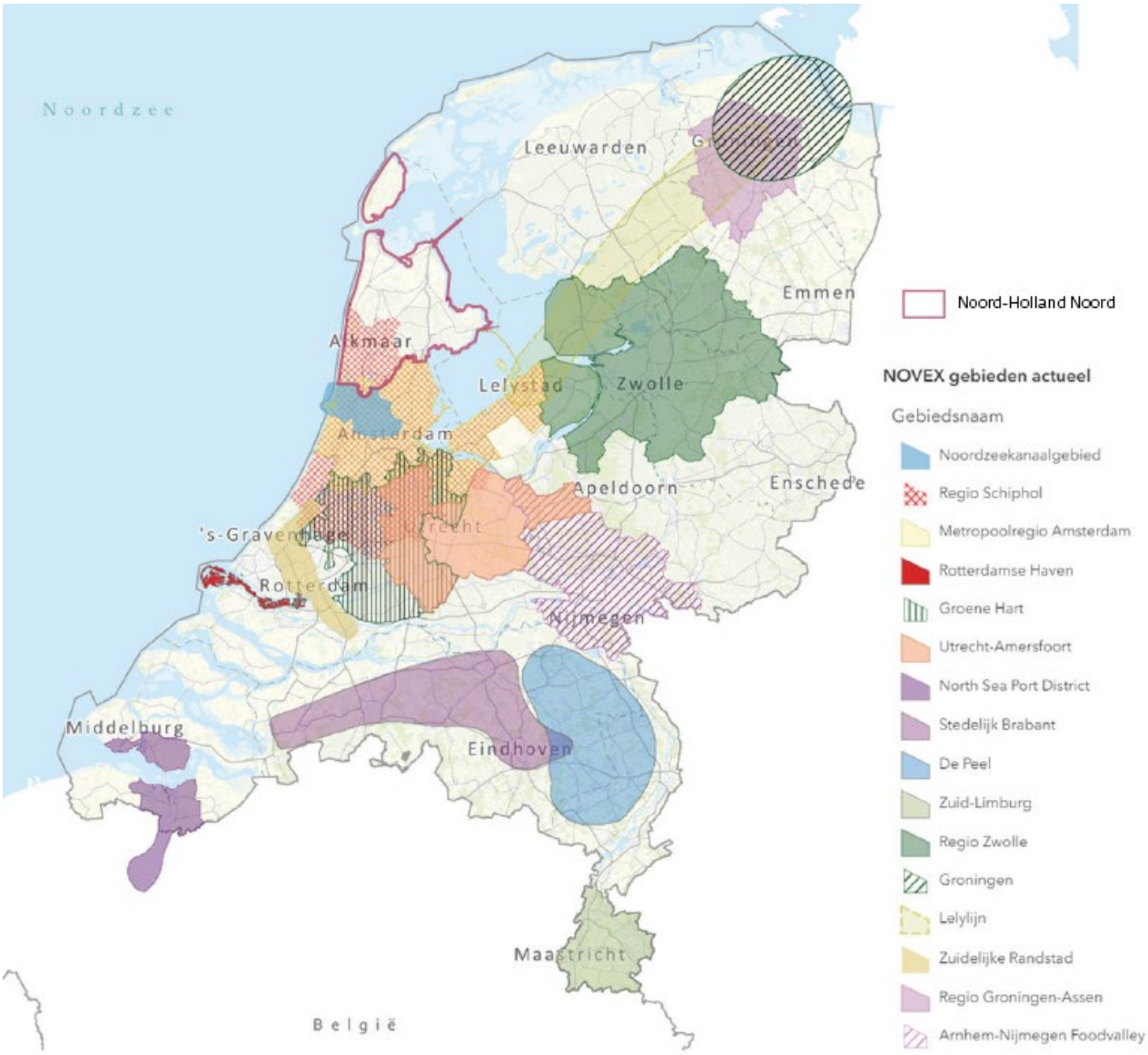
De gemeentelijke omgevingsvisies, de diverse (ruimte gerelateerde) beleidsdocumenten van het hoogheemraadschap en de provinciale Omgevingsvisie NH 2050 vormen het uitgangspunt. Het Ontwikkelperspectief is niet de plaats om nieuwe beleidskeuzes vast te stellen. Dat gebeurt in de omgevingsvisies, omgevingsverordening, omgevingsplannen en andere instrumenten van de Omgevingswet, met de democratische waarborgen die daarbij horen. Als het Ontwikkelperspectief leidt tot gezamenlijke voorstellen voor nieuw beleid, zal aan de dagelijkse besturen van gemeenten, de provincie en het hoogheemraadschap gevraagd worden om die voorstellen op te nemen en uit te werken in hun Omgevingsvisies en –(beleids)plannen en waar nodig te borgen in de provinciale Omgevingsverordening. Inmiddels gaan of zijn de provincie en gemeenten al met een actualisatie aan de slag van hun omgevingsvisies. Omdat een omgevingsvisie een juridisch plan is en vertelt hoe ruimte wordt gebruikt kan het Ontwikkelperspectief in deze actualisaties een belangrijke rol spelen. Omgevingsvisies worden voor gemeenten door de gemeenteraden vastgesteld en bij de provincie door Provinciale Staten.

1.3. Leeswijzer

Het hart van deze inventarisatie van de opgaven is hoofdstuk 5. Dit beschrijft de opgaven, nationaal en regionaal, waar Noord-Holland Noord mee te maken krijgt en de wijze waarop deze zich in het gebied manifesteren. Het hoofdstuk is gegroepeerd volgens de drie perspectieven op de ruimtelijke ontwikkeling die de rijksoverheid onderscheidt[2]: landbouw & natuur, ordenende netwerken voor energie & (circulaire) economie, en leefbare steden & regio's. Als aparte opgave beschouwen we ook ruimte voor defensie. De laag 'Water en bodem' is als overkoepelend perspectief met zelfstandige opgaven aan de perspectieven toegevoegd.

De drie hoofdstukken daarvoor beschrijven de methode en het proces waarmee de analyse is uitgevoerd (hoofdstuk 2) en schetsen de context waarin de opgaven hun plek moeten vinden: de positionering en identiteit van Noord-Holland Noord (hoofdstuk 3), en het tijdsgewricht waarin dat moet gebeuren (een 'periode van transitie', hoofdstuk 4).

In dit document staan veel kaarten die ondersteunend zijn aan de tekst. Het gaat om kaarten die gemeenten, het hoogheemraadschap, de provincie Noord-Holland of andere partijen hebben opgesteld. In alle gevallen is de bron vermeld. In de tekst zelf wordt soms verwezen naar de afbeeldingen.



Afbeelding 2. Overzichtskaart Novex gebieden Bron: Esri Nederland

2 Ministerie van BZK, 'Provinciaal Startpakket Fysieke Leefomgeving', 12 december 2022

2. Proces en methode

Dit document is in drie fasen tot stand gekomen: een inventarisatiefase, een analysefase dat heeft geleid tot het provinciale Analysedocument en fase drie, de omvormingsfase van het Analysedocument naar het uiteindelijke gezamenlijke opgavendocument. Het opstellen van het Ontwikkelperspectief zelf, met alle bestuurlijke vraagstukken die daaraan verbonden zijn, wordt hierop gebaseerd. Vooruitlopend op het Ontwikkelperspectief zijn via het oorspronkelijke Analysedocument de belangrijkste provinciale vraagstukken geagendeerd voor het Ruimtelijk Voorstel dat de provincie op verzoek van het Rijk heeft opgesteld. Dit Ruimtelijk Voorstel is begin 2024 ingediend bij het Rijk, als input voor de Nota Ruimte.

2.1. Inventarisatiefase

In de inventarisatiefase is door de provincie Noord-Holland geprobeerd om een zo compleet mogelijk overzicht te krijgen van de ruimtelijke opgaven die zich in Noord-Holland Noord voordoen. De informatie is hoofdzakelijk verzameld tijdens en naar aanleiding van bijeenkomsten in de drie regio's. Er is in deze inventarisatiefase een bijeenkomst georganiseerd met de medeoverheden en één met betrokken organisaties buiten de overheid. Deze informatie is samengebracht met onder meer de databestanden van de provincie, beschikbare onderzoeksresultaten en de relevante beleidsdocumenten.

Het Provinciaal Startpakket Fysieke Leefomgeving van de rijksoverheid (december 2022) stond aan de basis. Dit is het document waarin het Rijk de vragen formuleert die in de Ruimtelijke Voorstellen van de provincies een antwoord moesten krijgen. De basisstructuur van het Startpakket komt terug in het Ruimtelijk Voorstel en daarom ook in de inventarisatie en de daaropvolgende analyse voor Noord-Holland Noord. Die structuur gaat uit van een driedeling in de beschrijving van het ruimtelijk perspectief:

1. perspectief voor landbouw en natuur,
2. perspectief voor ordenende netwerken van energie en economie,
3. perspectief voor leefbare steden en regio's.

Deze perspectieven kennen één gemeenschappelijk ontwikkelingsprincipe:

- water en bodem.

Water en bodem is een nationaal beginsel in de ruimtelijke ontwikkeling. Tijdens de inventarisatiefase kwam al snel naar voren dat 'Water en bodem' ook tot een aantal belangrijke zelfstandige opgaven leidt, die bij de beschrijving van de perspectieven onvoldoende tot uiting komen. Daarom is het ontwikkelprincipe in dit document beschreven op een soortgelijke manier als de drie perspectieven, maar zonder het overkoepelende karakter ervan te verliezen.

De inventarisatiefase mondde in april 2023 uit in een door de provincie opgesteld Inventarisatiedocument. Een tweede bijeenkomst met medeoverheden was bedoeld om de brug naar de analysefase te slaan. Deze fase bracht focus aan in de veelheid aan informatie en destilleerde er denkrichtingen uit.



2.2. Analysefase

Tijdens de analysefase heeft de provincie de oogst van de inventarisatie gegroepeerd in 21 opgaven voor ontwikkeling en bescherming. Deze zijn nu terug te vinden in hoofdstuk 5. Inmiddels zijn het 23 opgaven, aangezien de afvalwaterketen en ruimte voor defensie zijn toegevoegd. Er is geen prioriteit tussen de opgaven aangebracht.

2.3. Gezamenlijk opgavendocument NHN

De gemeenten, hoogheemraadschap en provincie hebben een gezamenlijk plan van aanpak voor het opstellen van het Ontwikkelperspectief NHN opgesteld (juni 2024). Op basis van dit plan van aanpak hebben deze partijen afspraken gemaakt en vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst, gesloten op 29 november 2024. De eerste fase van het plan van aanpak beschrijft het omvormen van het Analysedocument in een gezamenlijk Opgavendocument. Dit opgavendocument is nu het vertrekpunt, de basis, om het Ontwikkelperspectief op te stellen.

3. Positionering en identiteit

3.1. Ingenieurskunst en handelsgeest

Twee kenmerken die nogal eens als 'typisch Hollands' worden aangemerkt, hebben Noord-Holland Noord gemaakt tot wat het is: ingenieurskunst en handelsgeest. Het gebied ligt voor 80% onder NAP en kent een kustlijn van ruim 600 kilometer (waarvan 53 kilometer om Texel, inclusief Razende Bol). De ingenieurskunst was hard nodig om het lage, door zeeën omringde land bewoonbaar en productief te maken. Polders bij Alkmaar, zoals de Schermer en de Bergermeer, behoorden tot de allereerste drooglegginge van Nederland[3]. Sindsdien is de kunst van het inpolderen steeds verder vervolmaakt. Zompige grond werd drooggemalen, meren werden drooggelegd. De grond binnen de polderdijken was vruchtbaar en geschikt voor agrarisch gebruik. De laatste inpoldering was de Wieringermeer in 1930, tegelijk de eerste van de Zuiderzeewerken, gewonnen op de toen nog open Zuiderzee.

3.2. Bescherming tegen storm en zee

Duinen en dijken beschermden het land tegen overstroming. Ook die werden steeds beter, steeds betrouwbaarder naarmate de waterbouwtechniek vorderde. In de veertiende eeuw werd de laatste schakel aangebracht in de Westfriese Omringdijk, de iconische dijkenring met een lengte van 126 kilometer die het hele gebied ten oosten van Schagen en Alkmaar beschermde tegen het water van de Noordzee en de Zuiderzee. Na drooglegginge ten westen en noorden van die ring en in 1932 de ingebruikname van de Afsluitdijk, verloor de Westfriese Omringdijk haar functie als zeewering. Maar het dijkenstelsel is nog steeds prominent aanwezig in het landschap en cruciaal voor de regionale waterhuishouding en waterveiligheid.

De duinen en het water (Waddenzee, IJsselmeer, Markermeer) behoren nu tot de belangrijkste natuurgebieden van Noord-Holland Noord. En ook in het door mensenhanden gemaakte polderland is waardevolle natuur ontstaan. Ieder voorjaar komen



3 C.M. Steenbergen e.a., Polderatlas van Nederland, 2009



weidevogels in de graslanden tot broeden. Recent zijn de natuurontwikkeling en de bescherming tegen het zeewater rechtstreeks met elkaar in verband gebracht. Met de aanleg van de Hondsbossche Duinen in 2015 is voor het eerst in deze regio ***building with nature*** ingezet voor de zeewering: aangebracht duinzand mag hier stuiven en zich vrij verspreiden langs de kustlijn, waardoor ook de natuur nieuwe kansen krijgt. En bij de versterking van de Prins Hendrikzanddijk (Texel) is natuurwaarde toegevoegd aan de Waddenzee.

3.3. Agrarische bloei

Het ontginnen van drassige en drooggemaakte gronden was het startschot voor de ontwikkeling naar het moderne agrarische gebied dat Noord-Holland Noord nu is. De handelsgeest, de tweede hierboven genoemde historische eigenschap van de regio, bracht de landbouw steeds verder. Alkmaar ontwikkelde zich in de 17e eeuw tot het handelscentrum van de streek. De kaasmarkt, nu een eersteklas toeristische trekpleister, is daaraan te danken. De polderstructuren en waterwegen zijn ontworpen om allerlei producten van het land naar de stad te brengen. De eerste groenteveiling van Nederland was te vinden in Broek op Langedijk. Deze begon in 1887, om betere prijzen te realiseren in de handel met onder meer Amsterdam.

Het agrarische complex heeft zich sindsdien ontwikkeld tot een veelzijdige greenport met een internationale afzetmarkt. De Greenport NHN is één van de zeven greenports in Nederland, met 6500 bedrijven waarin 20.000 mensen werken.[4] Naast voedsel hebben bloembollen een flink aandeel in de agrarische productie. Noord-Holland Noord (onder andere het gebied voormalig gemeente Zijpe en Anna Paulowna en het gebied ten zuiden van Den Helder en rond de Egmonden) bevat het grootste aaneengesloten bollenareaal van Nederland, goed voor 28% van het Nederlands totaal.[5] Andere grootschalige, (deels) agrarische complexen zijn het Alton-kassengebied in Dijk en Waard, het Grootslag in Westfriesland en Agriport A7 in Middenmeer, dat onder meer bestemd is voor de glastuinbouw en de thuisbasis vormt voor veel tomaten- en paprikakwekerijen.[6]

Op een specifiek onderdeel van de agrarische keten is Noord-Holland Noord toonaangevend in de wereld. Dat is de plantenveredeling en zaadtechnologie. Tientallen bedrijven in Westfriesland en omliggende plaatsen werken aan nieuwe groente- en bloemenrassen. Rassen die bijvoorbeeld beter bestand zijn tegen ziektes, een hogere opbrengst kennen, minder water nodig hebben of beter aansluiten bij de voorkeuren in de markt. Samen vormen deze bedrijven 'Seed Valley'.[7] Het is bij uitstek een internationaal werkveld. Een deel van de bedrijven heeft zijn wortels in het buitenland, de arbeidsmarkt voor gespecialiseerde kenniswerkers heeft een internationale oriëntatie en 86% van de omzet van zaadbedrijven wordt in het buitenland gerealiseerd. Zo hebben bewoners van Noord-Holland Noord door de eeuwen heen het nauwelijks bewoonbare land van de Middeleeuwen omgevormd tot een modern, efficiënt en innovatief agrocomplex. Dat heeft zich zodanig ontwikkeld dat sommige agrarische activiteiten, bijvoorbeeld onder glas, zich geheel los

4 Een Greenport is een groot ruimtelijk-economisch tuinbouwcluster waarin planten, bomen, bollen, bloemen en/of groenten worden geproduceerd en verhandeld. Het betreft zowel de productie onder glas (de glastuinbouw), als in de openlucht (bollenteelt, fruitteelt, vollegronds groenten). Naast productie en handel is er sprake van een hele keten van activiteiten met onder andere kassenbouw, techniek, transport, onderwijs, onderzoek en veredeling (www.greenportnhn.nl/greenport).

5 https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2020/welke-bloembollen-telen-we-het-meest/

6 https://www.agriporta7.nl/glastuinbouwbedrijven/

7 https://www.seedvalley.nl/wie-we-zijn/



hebben gemaakt van de oorspronkelijke binding met de bodem en het landschap. Verschillende agrarische activiteiten zijn in de drang naar optimalisatie ook een grote claim gaan leggen op de kwaliteit van lucht, water en bodem, van natuur en landschap. Daarin is nu een keerpunt bereikt. Veel opgaven in Noord-Holland Noord hebben te maken met het zoeken naar een hernieuwd evenwicht tussen agrarische productie en de effecten op de omgeving.

3.4. Historisch kapitaal

De handelsgeest weerspiegelt zich al eeuwenlang in de monumentale grandeur van een aantal historische binnensteden. Alkmaar heeft altijd een historisch belangrijke (handels)functie gehad tussen de regio en Amsterdam, mede vanwege het Noordhollands Kanaal. Deze wisselwerking bracht economische groei en bloei. Ook de historische binnensteden van de Zuiderzeesteden Hoorn, Enkhuizen en Medemblik kenmerken zich door een rijke cultuurhistorie. Deze steden kenden hun bloeitijd in de zestiende en zeventiende eeuw dankzij de internationale vaart – terugkijkend is het een periode die ook een schaduwkant kent vanwege slavernij en onderdrukking. De handel in Texel profiteerde weer op een andere manier van de ligging aan zee. Zeeschepen die over de Zuiderzee van en naar Amsterdam voeren, gingen hier voor anker, wachtend op bevoorrading. Hetzelfde gold voor Den Helder, hoewel die stad haar economische groei vooral te danken heeft aan de jarenlange aanwezigheid van de Koninklijke Marine en visserij en, in de 20e eeuw, de offshore. Met de Stelling van Den Helder en de Rijkswerf Willemsoord beschikt deze stad ook over uniek militair erfgoed.

Dankzij de lange kustlijn van het schiereiland dat Noord-Holland is, het Waddeneiland Texel en de cultuurhistorische rijkdom, is in de latere decennia van de twintigste eeuw het toerisme opgekomen als economische sector. Een grote en nog steeds groeiende stroom dagjesmensen en verblijfsrecreanten bezoekt Noord-Holland Noord. Vooral Texel is in trek. Het eiland ontvangt jaarlijks zo'n één miljoen gasten, op een bevolking van 14.000 Texelaars. Het toerisme is een bijzondere loot aan de economische stam, die rechtstreeks afhankelijk is van de schoonheid en beleefbaarheid van de kust- en waternatuur, het landschap en de historische steden.

3.5. Wisselwerking met de regio Amsterdam

Sinds de aanleg van het Noordzeekanaal is de internationale handel grotendeels verplaatst naar de Metropoolregio Amsterdam (MRA) met haar internationale luchthaven en zeehavens. De relatie met Amsterdam en omgeving heeft een andere gedaante aangenomen. Verbindingen over weg en spoor maakten grotere woon-werkafstanden mogelijk. Mensen die in Amsterdam en omgeving werken, treffen in Noord-Holland Noord (met name het zuidelijke deel) een groene, rustige woonomgeving aan. Het nationale ruimtelijke beleid stimuleerde deze beweging in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Alkmaar en Hoorn werden aangewezen als groeikernen voor de overloop uit Amsterdam. Twintig jaar later kreeg het



Afbeelding 3. Noord-Holland Noord landschap door de tijd (1815, 1850, 1900,19050). Bron: Topotijdreis



HAL-gebied (voormalig Heerhugowaard, Alkmaar en voormalig Langedijk) een verstedelijkingsdoelstelling vanuit het Vinex-programma.

In de afgelopen 35 jaar is de bevolking in Noord-Holland Noord met ruim 100.000 toegenomen, naar 640.000 inwoners.[8] De bevolkingsprognoses tonen een forse toename van nog eens 50.000 inwoners richting 2050.[9] Maar de groei is ongelijkmatig verdeeld. Stedelijke gemeenten zoals Hoorn, Alkmaar en Dijk en Waard kenden de grootste groei en zullen – blijkens de woningbouwplannen –de komende decennia blijven groeien. Daarentegen is de indruk dat vooral kleinere kernen achterblijven. Daar is veelal sprake van een vergrijzing en ontgroening. De structuur, de samenhang en het voorzieningenniveau van de kleine kernen veranderen daardoor.

Anders dan de nieuwe steden in de IJsselmeerpolders en van oorsprong kleinere groeikernen zoals Purmerend, kenden de steden in Noord-Holland Noord al een stevige economische structuur. Het forensisme nam toe, maar er ontstonden geen typische forensenstadjes. In de loop van de jaren bleek de regio ook een goede optie voor bedrijven die voor hun afzet of netwerk afhankelijk zijn van de MRA, maar daar geen geschikte vestigingsplek vinden. Netwerkrelaties met de MRA zijn dusdanig dat met name de regio Alkmaar en Hoorn inmiddels tot het ***daily urban system*** van de MRA worden gerekend. Dat manifesteert zich ook in een toename van het auto- en OV-gebruik en knelpunten in de infrastructuur, nu en met de beoogde groei van wonen en bedrijvigheid in de komende decennia.

3.6. Koploper in duurzame energie

Een bijzondere positie in het ruimtelijk-economische netwerk hebben de energiebedrijven. De ligging aan de kust en aan het Noordhollands Kanaal, niet ver van de kenniscentra in de Randstad, was in 1955 een belangrijke overweging bij de locatiekeuze voor een kernreactor. Deze reactor van de toenmalige RCN (Stichting Reactor Centrale Nederland) is gebouwd in Petten en was bedoeld voor onderzoek naar kernenergie. Nu, na bijna zeventig jaar, is de kernreactor één van de weinige ter wereld die medische isotopen produceert voor radiotherapie. Er is een campus omheen gegroeid waar 1600 mensen werken aan nieuwe technologieën en producten voor duurzame energie en nucleaire geneesmiddelen: de Energy & Health Campus.[10] Bedrijventerrein

8 CBS-cijfers 1988 en 2023
9 Bevolkingsprognose provincie Noord-Holland 2021 en CBS-prognoses
10 https://ehcampus.com/

de Boekelermeer bij Alkmaar is aangewezen als provinciaal energieknooppunt en belangrijk als expertisecentrum voor vergassingtechnologieën, zoals biomassa en groen gas[11] en andere energie-innovaties.[12] Vanwege de betrokkenheid bij de ontwikkeling van de waterstofeconomie heeft de Europese Commissie aan Noord-Holland Noord en het Noordzeekanaalgebied de status van Hydrogen Valley toegekend.

Voor de kust van de Noordzee, onder meer ter hoogte van Noord-Holland Noord, worden grootschalige windparken gebouwd. Het Maritiem Cluster Den Helder is een belangrijke schakel in de ondersteuning van de energietransitie op de Noordzee. Locaties in de Kop van Noord-Holland zijn in beeld om de op zee opgewekte energie in de vorm van elektriciteit en/of waterstof aan te sluiten op het nationale energienetwerk. Op land is de opwek van duurzame energie in toenemende mate zichtbaar. In de Wieringermeerpolder is het grootste windpark van Nederland aangelegd, met bijna honderd windturbines. In de directe omgeving (in Agriport A7) is ook een aantal datacenters gebouwd. Dat zijn grote afnemers van stroom die baat hebben bij een stabiel elektriciteitsnetwerk. Verder bieden geothermie en aquathermie (TEO/TEA) veel kansen voor het verduurzamen van de warmtevoorzieningen (met een vestigingsvoordeel voor glastuinbouw en Agriport).

3.7. Behoefte aan heroriëntatie

Net als de landbouw, kon de verstedelijking in Noord-Holland Noord een vlucht nemen dankzij de ingenieurskunst die het land droog en veilig houdt. En net als de agrarische bloei, komt de stedelijke bloei voort uit de handelsgeest in de regio. In beide domeinen, het landelijke en het stedelijke, geven de actuele opgaven aanleiding tot een heroriëntatie. De tweede helft van de twintigste eeuw laat zich omschrijven als een periode van groei. De eerste helft van de 21e eeuw is een periode van transitie. We zitten nu midden in dat proces van heroriëntatie.



11 https://investa.org
12 https://idea-nhn.nl/ondernemers-bij-idea

4. Periode van transitie

Lange tijd bepaalden groeiambities de ruimtelijke opgaven in Nederland. Groei van de economie betekende een stijgende welvaart voor een toenemend aantal mensen. Noord-Holland Noord vormt daarop geen uitzondering. Productieprocessen werden efficiënter, handelsstromen internationaler. De keerzijde kwam ook al snel aan de oppervlakte. Om de groei mogelijk te maken, waren ook maatregelen nodig tegen overlast, verontreiniging en verlies van natuur- en landschapswaarden.

Nu, in de 21e eeuw, betreden we een nieuwe fase. Als we zoeken naar een evenwicht tussen groei en leefbaarheid, zoals de provinciale Omgevingsvisie uit 2018 nadrukkelijk doet (de ondertitel luidt 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid'), dan gaat dat óók over behoud van de leefbaarheid, of zelfs bewoonbaarheid, van het land voor toekomstige generaties. De biodiversiteit is de afgelopen eeuw dramatisch achteruitgegaan, de bodem en natuurlijke grondstoffen raken uitgeput en het klimaat warmt op, met tot gevolg een stijgende zeespiegel, zoetwaterschaarste door sterk wisselende rivierafvoeren en interne verzilting, grotere weersextremen en hittestress in de steden. Het zijn indringende opgaven die om een meer toekomstgericht en bestendig perspectief vragen dan alleen bescherming in een context van groei.

4.1. Brede Welvaart

We moeten anders omgaan met groei. Economische criteria zoals productiecijfers of de concurrentiepositie zijn niet als enige maatgevend. We zijn toegegroeid naar een situatie waarin we groeiambities zodanig willen vormgeven dat ze de leefbaarheid direct en op lange termijn verbeteren. We zoeken naar een vorm van groei die circulair, klimaatadaptief en natuurinclusief is. Een groei die resulteert in een gezondere en aantrekkelijke leefomgeving, die het sociale fundament versterkt – een eerlijke verdeling van lusten en lasten hoort daar ook bij. 'Groei' moet dan ook niet meer alleen als economische groei worden opgevat. Het gaat om groei van de brede welvaart.[13]

Brede welvaart kijkt verder dan economische groei en materiële welvaart. Brede welvaart gaat over de kwaliteit van het leven hier en nu, rekening houdend met de mate waarin die invloed heeft op de kwaliteit van leven van toekomstige generaties en mensen ergens anders in de wereld. Het gaat ook over zaken als gezondheid, onderwijs, sociale cohesie, bereikbaarheid, ruimte en wonen, natuur en klimaat.[14] Brede welvaart betreft volgens het Nationale Programma Circulaire Economie de 'kwaliteit van leven in het hier en nu en de mate waarin deze al dan niet ten koste gaat van die van latere generaties en/of van die van mensen elders in de wereld'. Om deze 'brede welvaart' waar te kunnen maken, is een vitale maar ook duurzame economie onverminderd van belang.

Ten aanzien van het aspect Brede Welvaart zijn twee onderwerpen van belang. In de eerste plaats gaat het Rijk voor regio's een Nationaal Programma Vitale regio's opstellen. Een programma met langjarige agenda's met drie overkoepelende doelstellingen:

- Het verbeteren van de kwaliteit, leefbaarheid en veiligheid van de leefomgeving;

13 Uit het position paper 'Werk maken van brede welvaart' van het Programma Brede Welvaart van Tilburg University (2023): 'Brede welvaart schetst een beeld van de welvaart van een samenleving door rekening te houden met een breed scala aan omstandigheden die het welzijn van mensen beïnvloeden. Naast economische factoren zoals inkomen en werkgelegenheid worden ook sociaal-maatschappelijke en ecologische factoren meegenomen, zoals gezondheid, onderwijs, gelijkheid, sociale cohesie, duurzaamheid en de leefomgeving. Zo kan een completer beeld van de welvaart worden verkregen en kan ook in bredere en samenhangende zin aan welvaart worden gewerkt'.

14 https://cijfers.noord-holland.nl/content/bredebasismonitor





Afbeelding 4. Schema Water en Bodem sturend. Bron: 'Water en bodem sturend' vraagt om een brede blik - WUR



- Een duurzaam en bereikbaar voorzieningenniveau;
- Een kansrijke toekomst voor inwoners in de regio's met aandacht voor een kansrijke en gezonde toerkomst, gezond opgroeien en oud worden, ontwikkelkansen in het onderwijs, perspectief op werk en regionale economische ontwikkeling.

In de tweede plaats de Regiodeal Noord-Holland Noord. Het aspect Brede Welvaart komt terug in de drie programmalijnen van de Regiodeal Noord-Holland Noord. Deze programmalijnen zijn Beter Leven, Beter Werken en Beter Leren.

4.2. Groeiambities ondersteunen de noodzakelijke transities

Internationale akkoorden en nationaal beleid bepalen voor een deel het doel van de transities, de route die ze volgen en het tempo waarin ze moeten plaatsvinden. Maar evengoed geven regionale afspraken en lokale initiatieven er vorm en inhoud aan. In Noord-Holland Noord, als voedselschuur van Nederland, veroverd op en omgeven door het water, zullen die transities relatief veel gaan over het watersysteem en de landbouw. Daarnaast heeft Noord-Holland Noord als kustregio te maken met de gevolgen van de stijging van de zeespiegel en een zwaardere rol in het energienetwerk. Elektriciteit is immers in toenemende mate afkomstig van windparken op de Noordzee, die op land aansluiten op het nationale stroomnet. En een mobiliteitstransitie is noodzakelijk om Noord-Holland Noord duurzaam bereikbaar te maken en houden. Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor behoud van de aantrekkelijkheid van de regio en de economische ontwikkeling. Maar ook op andere punten zullen de geherformuleerde groeiambities, gericht op brede welvaart voor iedereen, doorwerken in de ruimtelijke inrichting en het dagelijkse leven in het gebied.

4.3. Aan de basis staat een gezonde en veilige leefomgeving

Transities brengen verandering. De opgaven van nu gaan in veel gevallen over verbetering van de leefomgeving, de fysieke basis voor het natuurlijke ecosysteem en voor de manier waarop de menselijke samenleving zich organiseert. Die leefomgeving moet gezonder worden voor mens en natuur; veilig, schoon en toekomstbestendig. Centraal daarin staat het water- en bodemsysteem. Dat draagt als het ware de lagen van de leefomgeving, de samenleving en het ruimtegebruik.

De 'leefomgeving' staat voor de natuurlijke situatie waar het water- en bodemsysteem toe leiden: de habitat voor mens, fauna en flora. Mensen hebben ambities, ontplooien zich en kijken naar elkaar om. Ze vormen gemeenschappen. Iedereen telt mee. Ruimtelijk vertaalt zich dat in sterke kernen en sterke regio's. Sociaaleconomisch sterk, met werkgelegenheid, voorzieningen, bereikbaarheid, recreatie en natuur op niveau. Maar ook cultureel sterk, verbonden aan een sterke identiteit van streek, stad, dorp of buurt.

De nagestreefde kwaliteit van de leefomgeving en samenleving geeft vervolgens richting aan het feitelijke ruimtegebruik. Ook daarin zijn veel keuzes te maken. Leeg, ongebruikt land is er niet in Nederland. Ruimteclaims voor verschillende vormen van grondgebruik (wonen, werken, verkeer, energie, recreatie, landbouw, natuur, waterberging, enzovoort) tellen nationaal op tot een veel groter oppervlak dan dat er ruimte beschikbaar komt. Dat vraagt om slimme functiecombinaties, efficiënt ruimtegebruik, maar ook om heldere, en soms lastige, keuzes.

4.4. Stevig maatschappelijk draagvlak is onmisbaar

De noodzakelijke veranderingen zijn veelal trendbreuken. Toch willen we zoveel mogelijk zorgen voor een vloeiende lijn van verleden naar toekomst. De toepassing van nationale en internationale afspraken op een concrete regio als Noord-Holland Noord, brengt de opgave met zich mee om de transities in verband te brengen met de bestaande erfgoedwaarden, stedelijke en landschappelijke structuren, sociale en economische verbanden en ecologische waarden. We willen dat transities zo logisch mogelijk op hun plek vallen in de ontwikkeling van het gebied en antwoord bieden op de behoeften en toekomstbestendigheid van het gebied. Transities moeten in tijd en plek duidelijk worden verwoord. Dit biedt ook het benodigde perspectief voor de betrokken partijen.

Dat betekent ook dat we de ontwikkeling samen moeten vormgeven. Als overheden met elkaar (gemeenten, waterschap, provincie en Rijk), en samen met de bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties in het gebied. Zo'n aanpak maakt optimaal gebruik van de kennis die in het gebied aanwezig is. Het biedt bovendien de beste voorwaarden voor een stevig maatschappelijk draagvlak. Dat is onmisbaar om een periode van transitie als deze succesvol door te komen.

5. Opgaven

Dit hoofdstuk benoemt de 23 opgaven die in Noord-Holland Noord spelen en waarvoor we in het Ontwikkelperspectief samenhangende oplossingsrichtingen moeten gaan vinden. Het gaat om opgaven op regionaal of bovenregionaal niveau, waarvoor betrokkenheid nodig is van de regio's in Noord-Holland Noord en de provincie, van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en de rijksoverheid.

De opgaven zijn onvermijdelijk. Het gaat om ontwikkelingen en tendensen die op ons afkomen en allemaal vragen om actie, in welke vorm dan ook. Voor alle opgaven is al beleid geformuleerd en in uitvoering, maar in het licht van nieuwe inzichten is dat niet altijd genoeg of voldoende integraal afgestemd. Soms ontbreken de juiste uitvoeringsinstrumenten en financiering.

De opgaven zijn gegroepeerd conform de indeling en de volgorde die het kabinet hanteert in de Ruimtelijke ordeningsbrief van 17 mei 2022:

- landbouw en natuur,
- ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie,
- leefbare steden en regio's.

De laag 'Water en bodem' is voor alle drie de perspectieven van belang. Omdat daar ook eigen opgaven aan verbonden zijn, wijdt dit document er een afzonderlijke paragraaf aan, vergelijkbaar met de paragrafen voor de drie perspectieven. Het Rijk noemt in het 'Provinciale startpakket fysieke leefomgeving' van december 2022 ook een aantal 'overkoepelende thema's': culturele identiteit en erfgoed, milieu, defensie en een gezonde en groene leefomgeving. Opgaven die daar in Noord-Holland Noord mee verbonden zijn, zijn in dit opgavendocument opgenomen bij de perspectieven waar het grootste raakvlak ligt. Meer ruimte voor defensie wordt separaat beschreven in 5.5.

Volgens de beleidsbrief van het Rijk is het doel van de perspectieven 'om de complexiteit van de opgaven te doorgronden, de samenhang in beeld te brengen (tussen opgaven, verschillende schaalniveaus, tussen nu en de lange termijn) en de thema's vast te stellen waarover nationale, structurerende besluiten en richtinggevende uitspraken nodig zijn'. Het is niet de bedoeling om een keuze te maken tussen de drie perspectieven. Ook de volgorde van de perspectieven in het Startpakket impliceert geen prioritering.

5.1. Water en bodem

Regionale en bovenregionale samenhang

Zoals de gehele Nederlandse delta heeft ook de provincie Noord-Holland haar bestaan goeddeels te danken aan afzettingen door de werking van zee en rivieren. Dat komt tot uiting in de lage ligging en de bodemopbouw. Noord-Holland Noord kent vooral zand- en kleibodems. Zandbodems liggen aan de Noordzeekust (de duinen en de binnenduinrand, waar in het noorden van het plangebied zand



Afbeelding 5. Watersysteem op internationale, nationale, en regionale schalen. Bron: PNH ontwerpteam

vermengd is met kleibestanddelen) en aan de kust van de Waddenzee, op en rond het voormalige eiland Wieringen. De bodem van Texel is gemengd, met in het westen zandbodems. In het binnenland en aan de IJsselmeerkust domineert de zeeklei. De twee laagstgelegen polders, de droogmakerijen Schermer en Wieringermeer, kennen bijvoorbeeld een kleibodem. Direct zuidelijk van Noord-Holland Noord ligt het veenweidecomplex van Laag-Holland. Uitlopers daarvan reiken tot in Noord-Holland Noord, in de vorm van veenbodems (bijvoorbeeld de Eilandspolder) en een aantal kleinere gebieden met een moerige bodem.

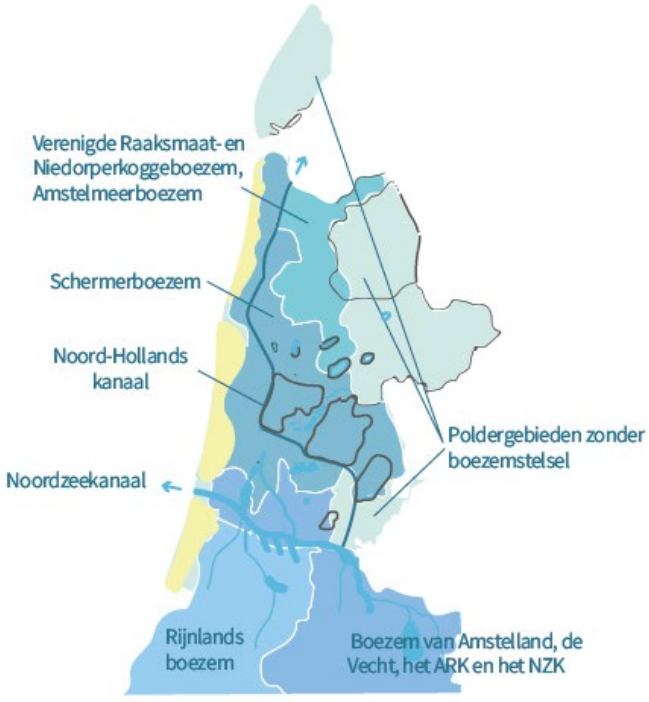
Klei en veen zijn beide zettingsgevoelige bodems. Ze klinken in bij ontwatering of als de bodembelasting groter wordt. Veen daalt ook door oxidatie, een proces dat sneller verloopt naarmate het veen droger is en waarbij veel CO_2 vrijkomt.

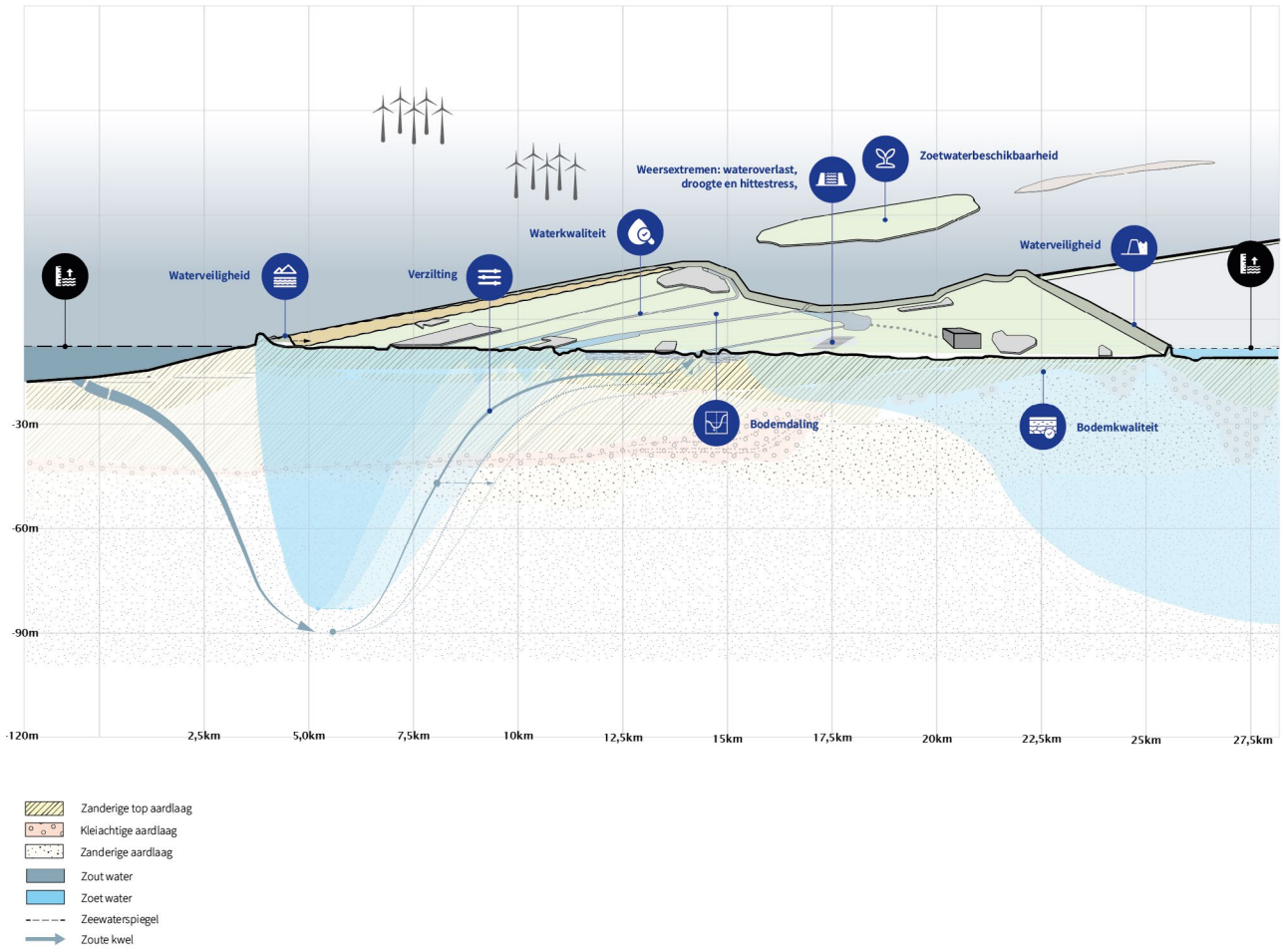
Onder de duingronden bevindt zich een zoetwaterbel. Zout water dat vanuit zee de bodem insijpelt, stroomt hier onderdoor, omdat zout water zwaarder is dan zoetwater. Het zoute grondwater komt ten oosten van de duinrand in polders en droogmakerijen weer aan de oppervlakte. Voor het huidige agrarische gebruik is dit zoute water een bedreiging en wordt door de aanvoer van zoetwater zoveel mogelijk verdund.

Het watersysteem van Noord-Holland Noord is sterk afhankelijk van zijn omgeving. Zoetwater vanuit het IJsselmeer/Markermeer wordt via de boezems naar het Noordhollands Kanaal aangevoerd en vervolgens via gemalen in onder andere Den Helder afgevoerd naar zee. Voor de aanvoer van zoetwater is Noord-Holland Noord afhankelijk van het IJsselmeer en Markermeer die via de IJssel gevoed worden door het water uit de Rijn. In droge tijden fungeert het IJsselmeergebied als een regenton. Deze watervoorraad is van vitaal belang voor de drinkwaterproductie en de zoetwatervoorziening voor bijvoorbeeld de landbouw, niet alleen in Noord-Holland Noord, maar ook in Noord-Holland Zuid, Flevoland, Overijssel, Groningen, Friesland en delen van Utrecht en Drenthe.

Heel lang werden de bodem en het watersysteem aangepast aan het gewenste ruimtegebruik. Vooral als gevolg van de klimaatverandering is dat niet meer houdbaar. De aanvoer van water via de Rijn naar onder meer de IJssel wordt onregelmatiger naarmate de gletsjers in de Alpen verder wegsmelten. De Rijn wordt dan uiteindelijk een regenrivier in plaats van een combinatie van regen- en smeltwaterrivier. De afvoer wordt hierdoor grilliger. De zeespiegel stijgt, waardoor de druk van zout water groter wordt en de veiligheid van de kust in het geding kan komen. Zeespiegelstijging zorgt ervoor dat minder vaak onder vrij verval een teveel aan water kan worden geloosd. Het watersysteem wordt daarnaast kwetsbaar bij extreme weersomstandigheden: zware buien of lange periodes van droogte. Het watersysteem is hier niet op gedimensioneerd. Het gat tussen het ontwerp van watersystemen en de weersextremen die we steeds vaker zien optreden is dusdanig groot dat maatregelen niet gezocht moeten worden in een generieke opwaardering van dimensionering van watersystemen. Daarnaast is er een grote afhankelijkheid van techniek,







Afbeelding 6. Hydrologische doorsnede Noord-Holland Noord met 6 water en bodem sturende opgaves. Bron: PNH ontwerpteam

regelwerken en beheer, waardoor het watersysteem ook gevoelig is voor technisch falen.

Bovendien is de manier waarop we het water en de bodem de afgelopen decennia hebben gebruikt te veel ten koste gegaan van de kwaliteit daarvan. We vragen veel waardoor de bodemvruchtbaarheid en ook de bodemecologie onder druk zijn komen te staan. De waterkwaliteit voldoet ook nog niet aan de KRW-doelstellingen. In de toekomst zullen we, hoe goed we ons systeem en de ruimte ook inrichten, meer rekening moeten houden met bijvoorbeeld het optreden van wateroverlast. De recente weersextremen in Nederland en Europa met extreme hitte en excessieve neerslag zijn een ***wake up call*** voor de klimaatverandering die de problematiek van water en bodem extra voor het voetlicht brengt.

Door rekening te houden met water en bodem in de ruimtelijke ordening, kunnen we in Nederland ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken, in een veilige omgeving, met een gezonde bodem, voldoende en schoon water.

Dat leidt in Noord-Holland Noord tot zeven opgaven:

1. waterveiligheid,
2. effecten van weersextremen: wateroverlast, droogte en hittestress,
3. zoetwater- en drinkwaterbeschikbaarheid,
4. verzilting,
5. bodemdaling,
6. bodem- en waterkwaliteit,
7. afvalwaterketen

Opgaven

Waterveiligheid

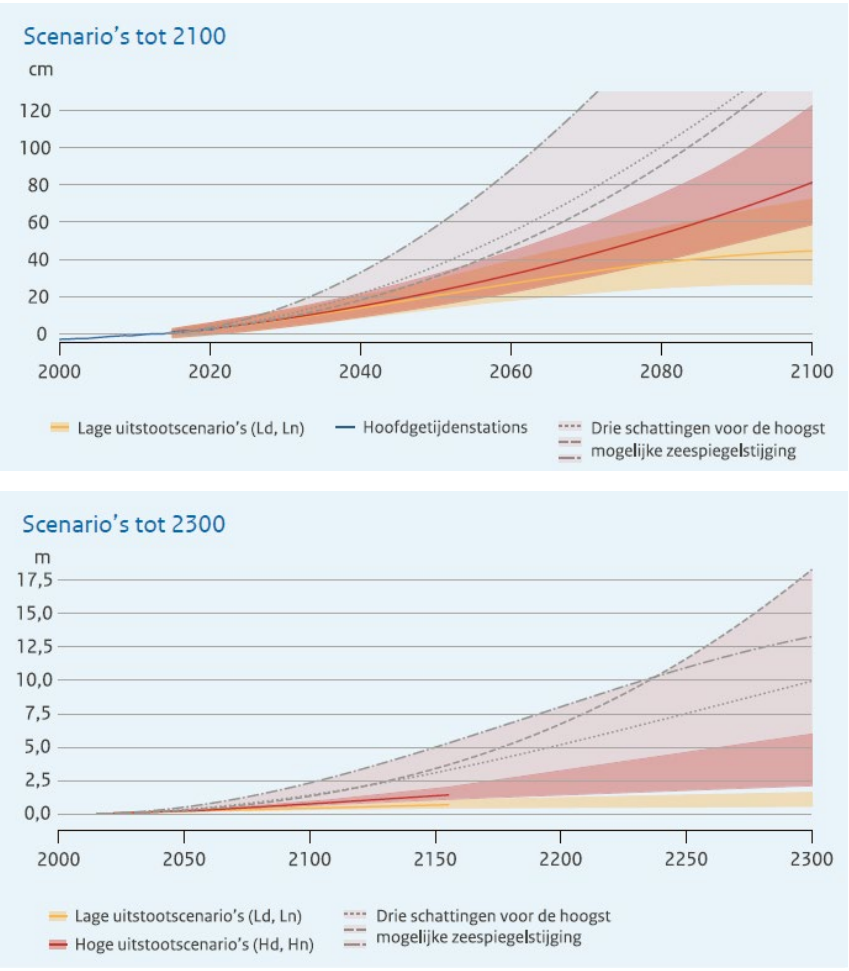
De verwachtingen voor de stijging van zeespiegel rond 2100 zijn onzeker en hangen af van de mate waarin we de CO2-uitstoot kunnen terugdringen. In het lage uitstootscenario zal de zeespiegel tot 2100 stijgen met 26 tot 73 centimeter, en in het hoge uitstootscenario met 59 tot 124 centimeter. De bovengrens van de zeespiegelstijging rond 2100 kan oplopen tot 2,5 meter als onzekere processen, zoals het instabiel worden van de Antarctische IJskap, al vóór 2100 optreden. Mogelijk

stijgt de zeespiegel aan de Nederlandse kust met niet minder dan zes meter tot 2300 en in zeer ongunstige omstandigheden zelfs veel meer.[1] Een hogere zeespiegel betekent een zwaardere belasting voor duinen en dijken. De verwachting is dat bij voortzetting van huidig beleid de kustzone aan de Noordzee voldoende bescherming biedt tot 2100. Versterkingen gaan langs de Noordzeekust uit van een zichttermijn van 200 jaar en een zeespiegelstijging van 2,5 meter. Alleen gebieden waar beperkte ruimte is rondom de keringen, of die buitendijks liggen, lopen (mogelijk) risico in de periode tot 2100.

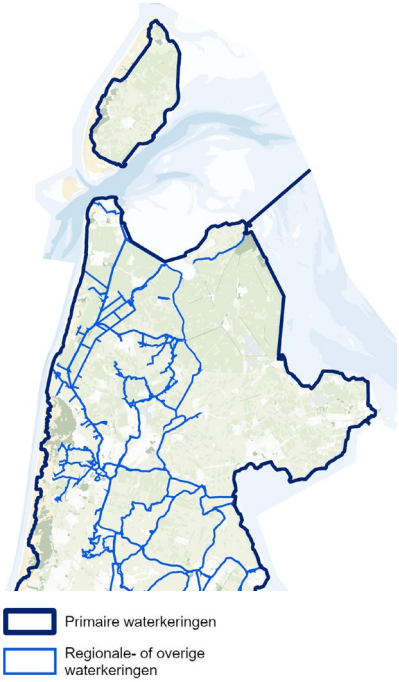
De komende decennia ligt de nadruk vooral op het versterken van de primaire keringen rond het IJsselmeer, Markermeer en Waddenzee, zo mogelijk in samenhang met het versterken van de biodiversiteit en recreatiemogelijkheden (zoals gebeurd is bij de Hondsbossche Duinen en de Prins Hendrik Zanddijk op Texel). Alle primaire keringen moeten in 2050 aan de landelijke norm voldoen. Om versterking van de dijken zeker te stellen is reservering van ruimte nodig (een hogere dijk wordt ook breder). De zichttermijn van dijken langs het IJssel- en Markermeer is 100 jaar. De opzet van het winterpeil met 30 centimeter is opgenomen in het NWP 2022-2027. Er is op nationaal niveau een beleidsoptie om ook het waterpeil in de zomer met 30 centimeter verder op te zetten om de zoetwatervoorraad voor gebruik in de zomer te vergroten en de waterafvoer onder vrij verval naar de Waddenzee veilig te stellen. De gevolgen en risico's van peilstijging worden onderzocht. De resultaten komen samen in het Deltaprogramma IJsselmeergebied. In 2026 vindt in dit Deltaprogramma een herijking plaats van de geldende voorkeurstrategie voor het IJsselmeergebied.

Het waterveiligheidsbeleid richt zich niet alleen op preventie: het water buiten de deur houden. Gevolgbeperking van overstromingen is ook een aandachtspunt. Goede locatiekeuzes en een goede ruimtelijke inrichting kunnen bij een overstroming slachtoffers en schade voorkomen of beperken. Dit geldt in het bijzonder voor vitale en kwetsbare objecten en infrastructuur, bijvoorbeeld voor de energietransitie.

1 KNMI '23-klimaatscenario's voor Nederland, KNMI 2023 -



Afbeelding 7. Scenario's voor zeespiegelstijging tot 2100 en 2300 van het zeeniveau bij Nederland t.o.v. het huidige niveau, inclusief drie schattingen van de hoogst mogelijke zeespiegelstijging. Bron: KNMI '23 klimaatscenario's voor Nederland, KNMI 2023



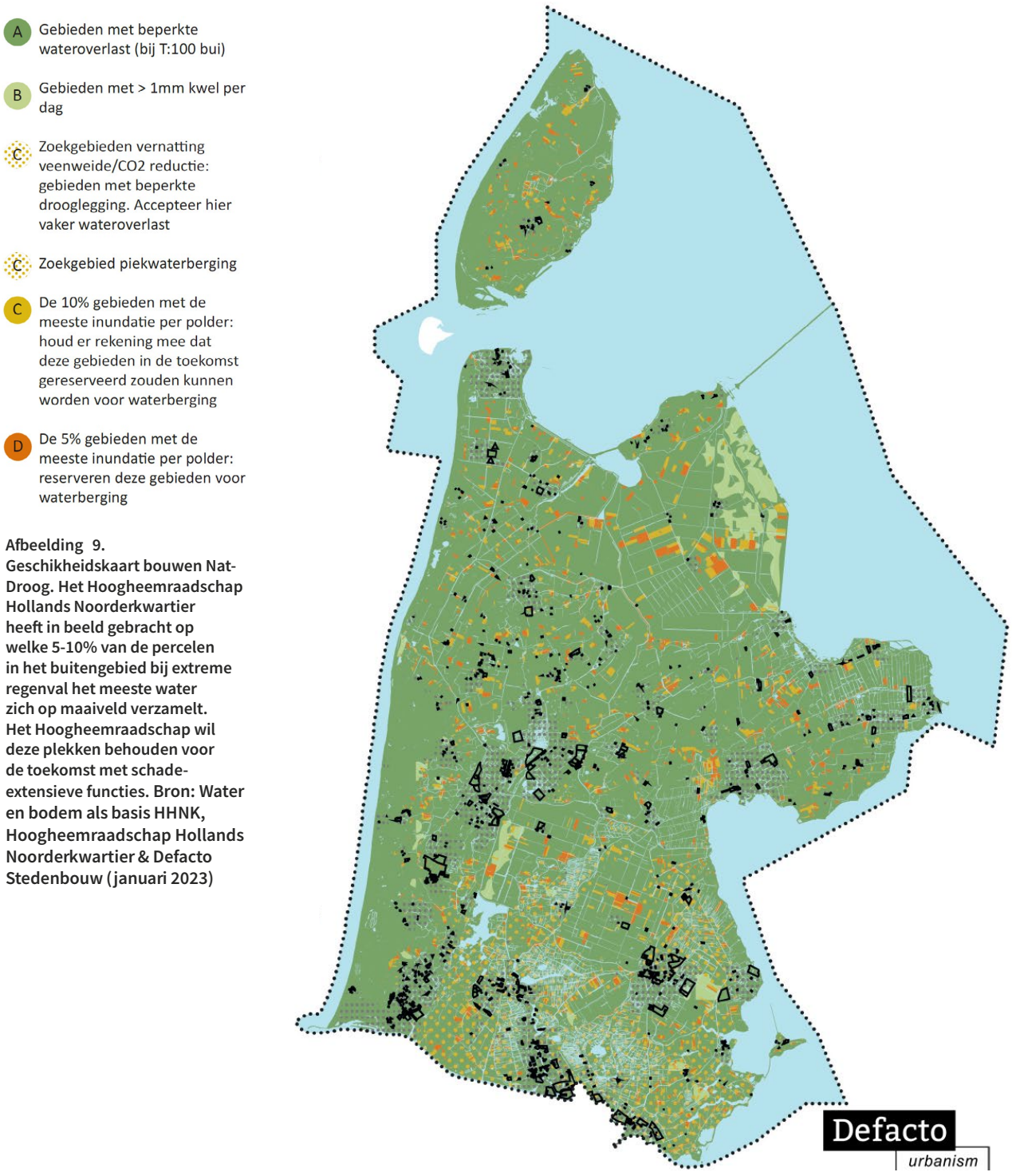
Afbeelding 8. Primaire en regionale- of overige keringen. Bron: PNH

Effecten van weersextremen: wateroverlast, droogte en hittestress

Klimaatverandering leidt naast de zeespiegelstijging ook tot een grilliger neerslagpatroon. Zo zijn er meer langdurige regenfronten in de winter, terwijl de buien in de warmere zomers juist intenser worden. Jaarrond gaat het om 10% tot 50% meer neerslag in 2100.[2] Lokaal leiden die dan al gauw tot overlast. De clusterbui bij Alkmaar en Schagen van juni 2021, toen er in korte tijd 80 tot 100 millimeter regen viel, lijkt een voorbode te zijn voor meer wateroverlast in de toekomst. Intense buien zullen worden afgewisseld met langere perioden van droogte en hitte. Daardoor dreigen watertekorten.

Perioden zonder neerslag in combinatie met hoge temperaturen en beperkte aanvoermogelijkheden via de rivieren en het IJsselmeergebied hebben gevolgen

2 KNMI '23-klimaatscenario's voor Nederland, KNMI 2023

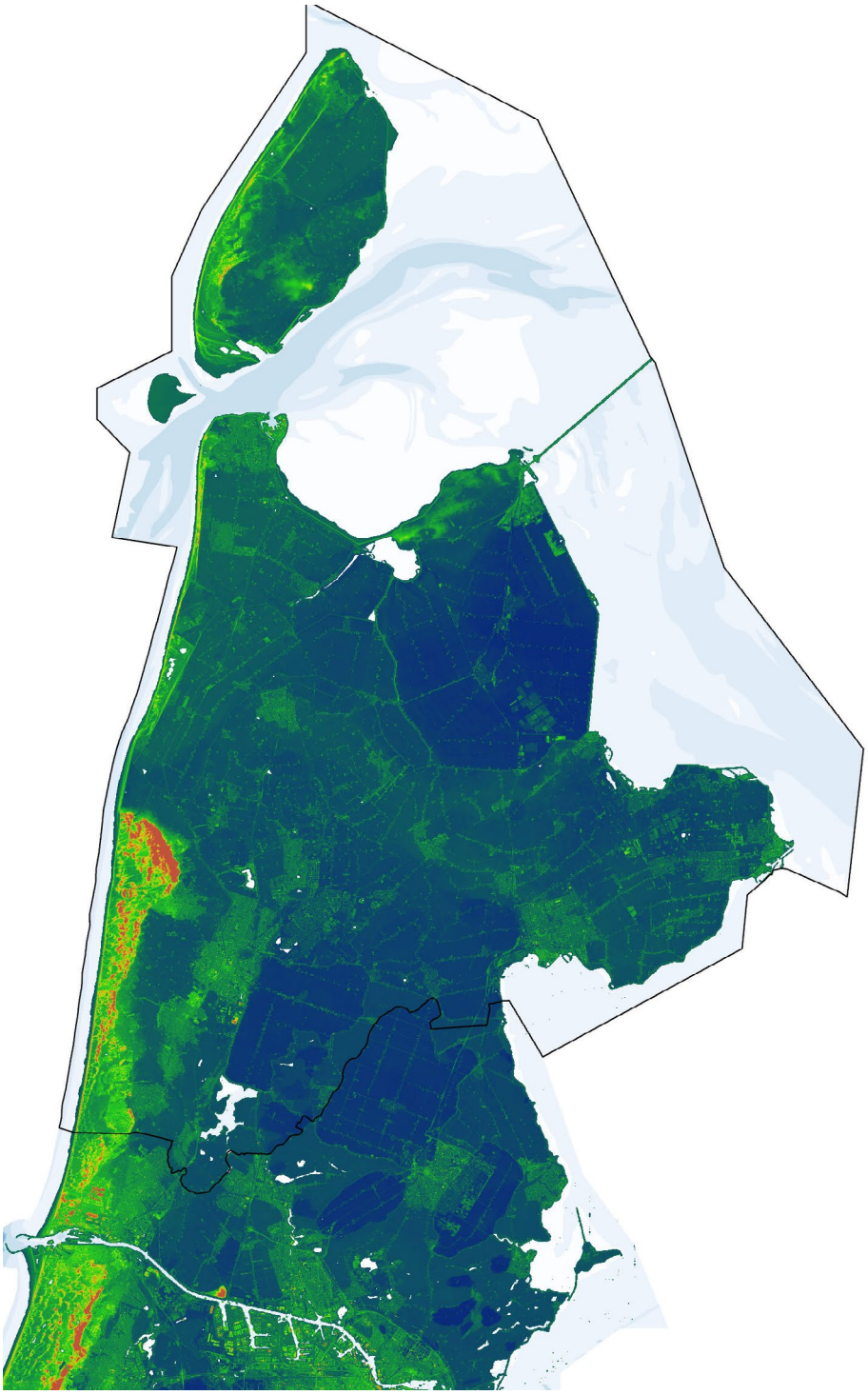


Afbeelding 9. Geschikheidskaart bouwen Nat-Droog. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft in beeld gebracht op welke 5-10% van de percelen in het buitengebied bij extreme regenval het meeste water zich op maaiveld verzamelt. Het Hoogheemraadschap wil deze plekken behouden voor de toekomst met schade-extensieve functies. Bron: Water en bodem als basis HHNK, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier & Defacto Stedenbouw (januari 2023)

voor onder andere natuur, erfgoed en landbouw, ook omdat er minder zoetwater beschikbaar is.[3]

Wateroverlast kan ook leiden tot uitval van vitale functies met alle gevolgen van dien. De verwachting is dat er in de toekomst op jaarbasis op zich voldoende neerslag valt. Daarom is de nieuwe opgave gericht op water vasthouden en opslaan in plaats van zo snel mogelijk afvoeren naar zee. Er is ruimte nodig om het teveel aan water in bepaalde perioden te kunnen bufferen. De marges binnen het watersysteem in NHN zijn erg beperkt om het water vast te houden en droge periodes te kunnen overbruggen. 10 cm peilopzet in het volledige watersysteem van HHNK levert, afgezet tegen de watervraag binnen het beheergebied HHNK, maar een paar dagen buffer op, terwijl de wateroverlastrisico's wel toenemen. Het grootste handelingsperspectief om droogteperioden

3 Door de lage waterstand in de Rijn waren er in 2022 al schutbeperkingen voor de Zeesluis IJmuiden van kracht. Ook hebben lage rivierpeilen tot gevolg dat er minder goederenvervoer over water kan plaatsvinden.

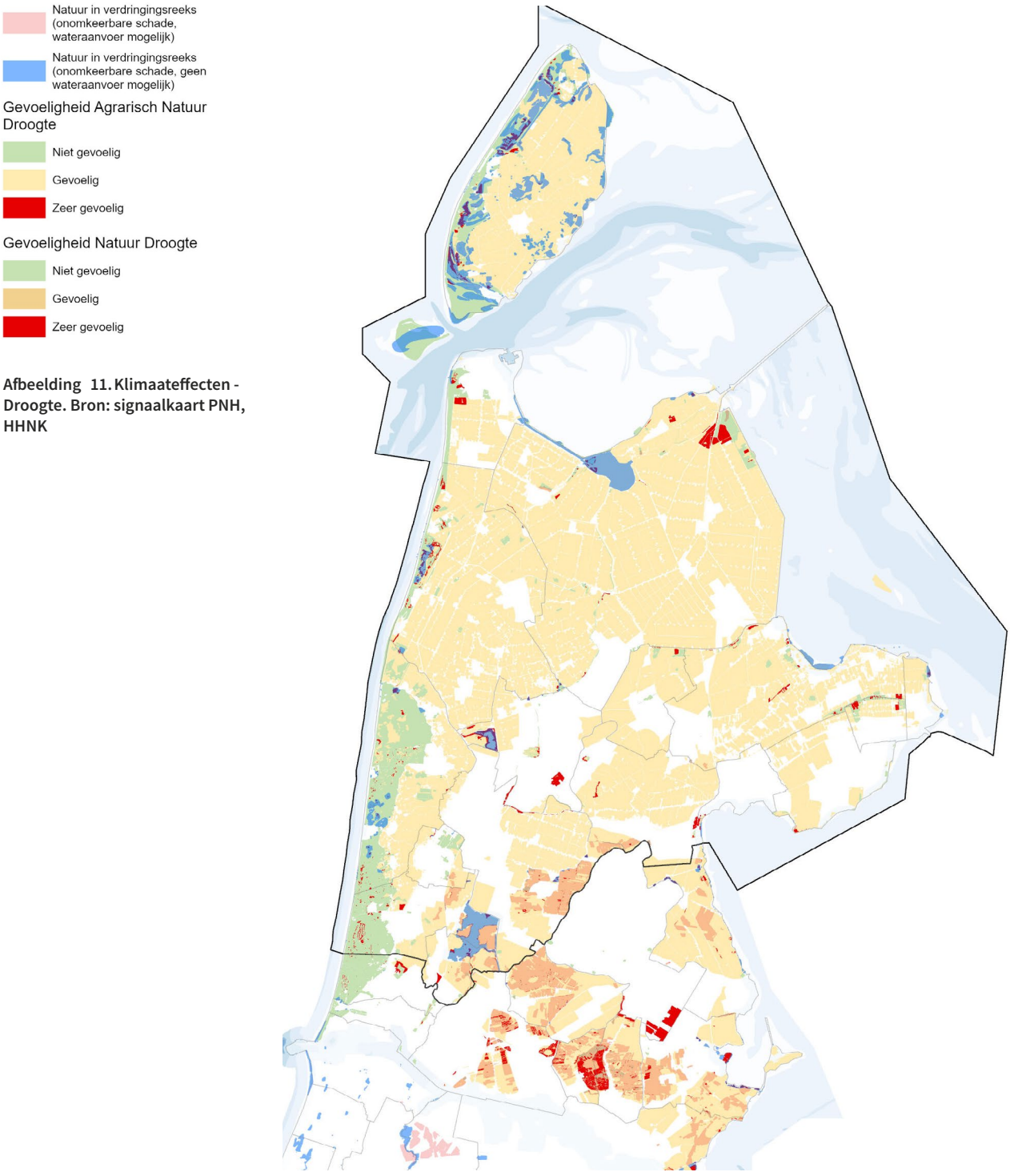


Afbeelding 10. Actueel Hoogtebestand. Bron: AHN

te overbruggen ligt in maatregelen op perceelsniveau, in het bodembeheer, het opslaan van water in de ondergrond en in het hoofdwatersysteem (rivieren/ IJsselmeer-Markermeer), in verdeling van water over Nederland en in peilfluctuatiemogelijkheden. 10cm fluctuatie in het IJsselmeergebied levert 2 a 3 weken overbruggingstijd op voor heel Noord Nederland.

Daarnaast heeft ieder gebied ruimte nodig waar tijdelijk een teveel aan neerslag op het maaiveld plaats kan innemen (schade-extensieve ruimte). Er zijn afspraken nodig over onder welke condities gestuurd mag worden tussen schade-intensieve en schade-extensieve functies als er zoveel neerslag is gevallen dat schade simpelweg niet meer te voorkomen is.

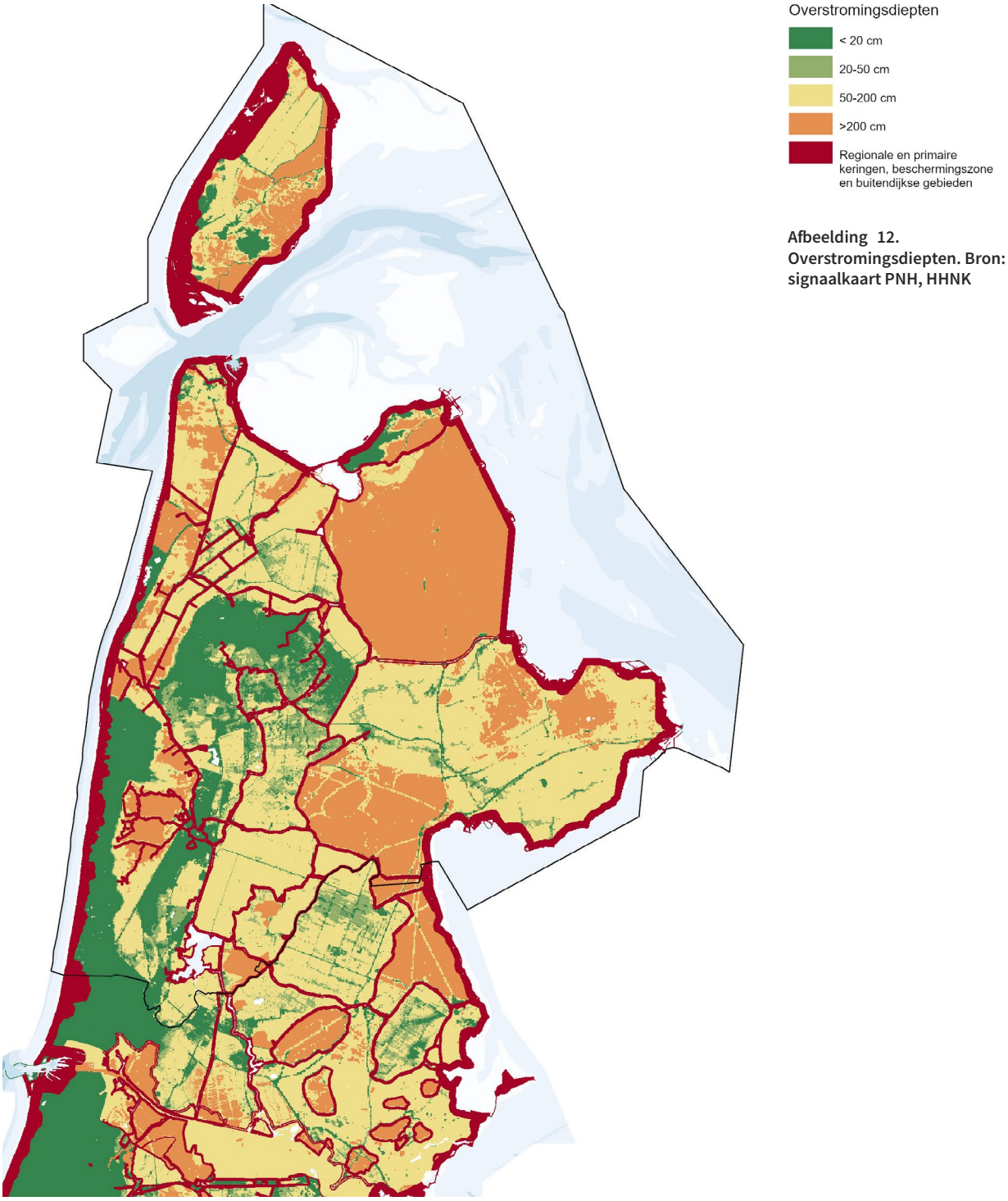
Om oxidatie van veen te beperken, en daarmee CO^2-uitstoot te verminderen, wordt onderzocht wat vernatting van veengebieden betekent voor (de verdringing van) de zoetwatervraag. Binnen NHN ligt alleen veengebied in de Eilandspolder, maar de mogelijke nieuwe watervraag van het meer zuidelijk gelegen veengebied Laag Holland kan de waterbeschikbaarheid van bestaande functies binnen NHN nog verder onder druk zetten. De structurele keuze om CO2-uitstoot in veenweidegebieden tegen



Afbeelding 11. Klimaateffecten - Droogte. Bron: signaalkaart PNH, HHNK

te gaan door het peil te verhogen met 20 centimeter levert een extra zoetwatervraag op. De omvang van de vraag is nog niet bekend. Als er veel zoetwater uit het IJsselmeergebied nodig is voor peilverhoging in veenweidegebieden, om bodemdaling en CO2-uitstoot tegen te gaan, betekent dit dat er voor andere functies minder zoetwater beschikbaar is. Keuzes over waterbeschikbaarheid voor Noord-Holland Noord zijn daarmee rechtstreeks verbonden met de mogelijke vernatting van Laag Holland.

Zoetwater- en drinkwaterbeschikbaarheid
In toenemende mate komen er periodes van watertekort voor. De komende jaren nemen deze periodes verder toe. Dit heeft enerzijds te maken met vaker optredende droogte, hogere verdamping, minder aanvoer van de rivieren en toenemende verzilting (dat vraagt om meer doorspoeling of verdunning). Anderzijds heeft het te maken met een stijgende watervraag vanuit natuur, industrie, huishoudens en landbouw, en om het dalen van veenbodems tegen te gaan. Ook komt het doordat het watersysteem vooral is ingericht op het afvoeren van water in plaats van het vast te houden. Binnen het bestaande

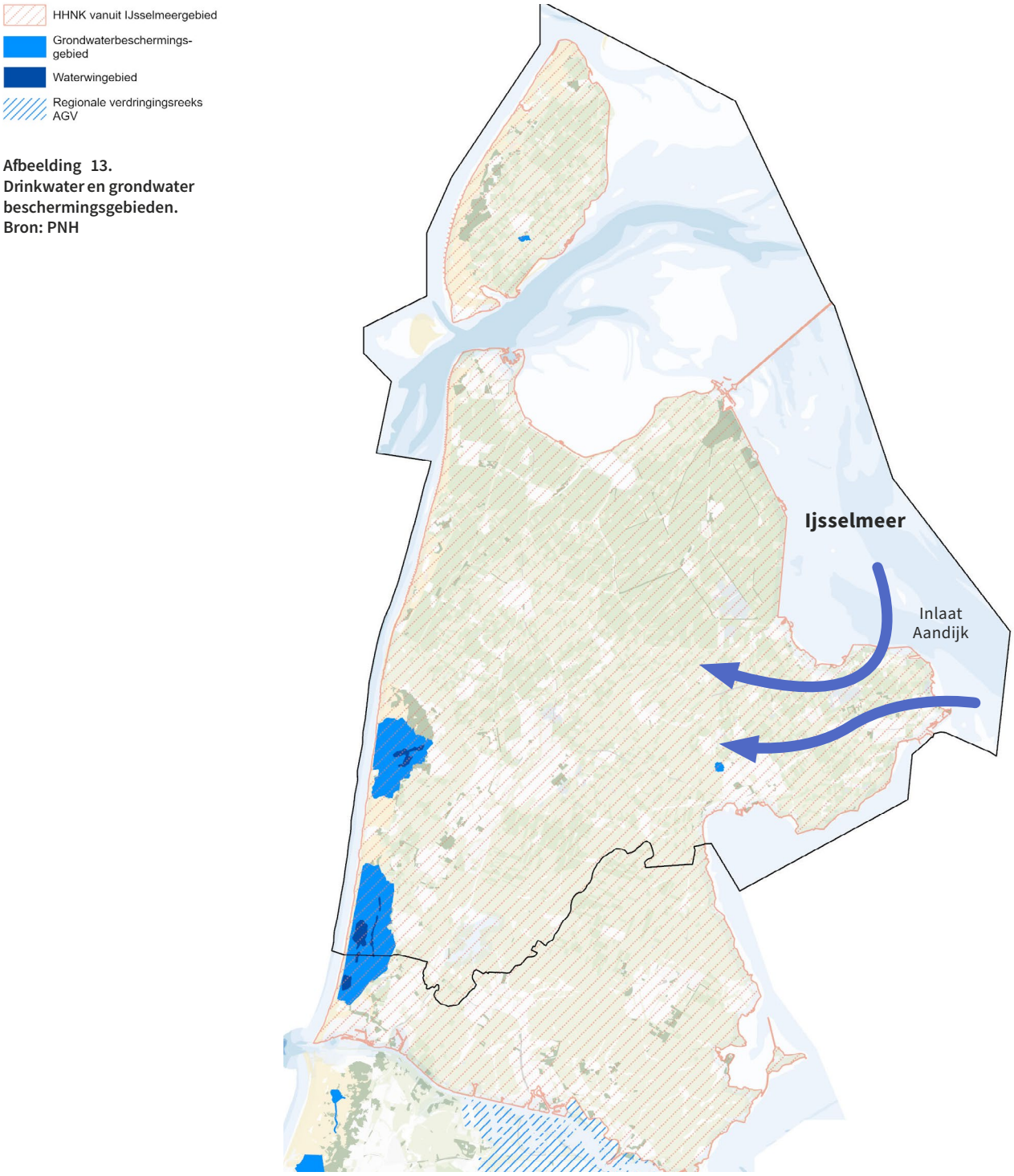


Afbeelding 12. Overstromingsdiepten. Bron: signaalkaart PNH, HHNK

watersysteem levert een beetje extra peilopzet nauwelijks iets op. Daarnaast zijn gebieden die van nature water vasthouden en bufferen voor droge perioden ontgonnen of anders ingericht waardoor deze bufferende functie is verminderd of weggevallen. De waterschaarste leidt tot een behoefte aan voorraadvorming (in de bodem of IJsselmeergebied) en verdeling van zoetwater op bovenregionaal niveau. Op termijn kunnen niet alle watervragen meer worden gefaciliteerd en moeten er (dus) keuzes gemaakt worden. [4] Veel verdelingsvragen worden nationaal opgepakt in het Deltaprogramma Zoetwater en binnen de zoetwaterregio's.

Voor Noord-Holland Noord is het IJsselmeergebied de primaire zoetwatervoorraad. De nabijheid maakt het mogelijk om landbouwgebieden in Noord-Holland Noord van water te voorzien zonder het over grote afstanden te moeten transporteren. In de zomer is het

4 Ministerie van IenW, kamerbrief Water en bodem sturend

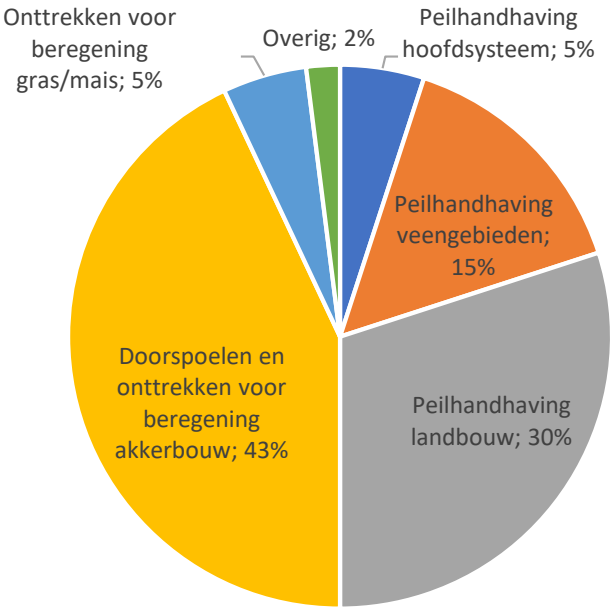


Afbeelding 13.
Drinkwater en grondwater beschermingsgebieden.
Bron: PNH

meeste IJsselmeerwater nodig. Het merendeel van het zoetwater is bestemd voor de landbouw.

Het IJsselmeergebied zorgt ervoor dat het noordelijk deel van Nederland perioden van watertekorten kan overbruggen. Door klimaatverandering staat deze zoetwaterbuffer echter onder druk. De beschikbaarheid van zoetwater kan worden vergroot door peilopzet in het Markermeer en IJsselmeer.

Een risico is dat het IJsselmeer brakker kan worden als gevolg van geringere zoetwatertoevoer vanuit de Rijn en IJssel, de zeespiegelstijging en de toenemende watervraag. Hierdoor komt de kwaliteit van het drinkwater in gevaar (innamepunt drinkwater in IJsselmeer). Ook voor toepassing in de landbouw is brakker water niet geschikt. Tot dusver doet het Rijk er alles aan om het IJsselmeer zoet te houden.



Afbeelding 14. Watervraag per sector in zomer 2021 voor het gebied van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (bron: Verbrede Bestuurlijke IJsselmeergroep, Waterverdeling regio IJsselmeergebied - achtergronddocument, 2021)

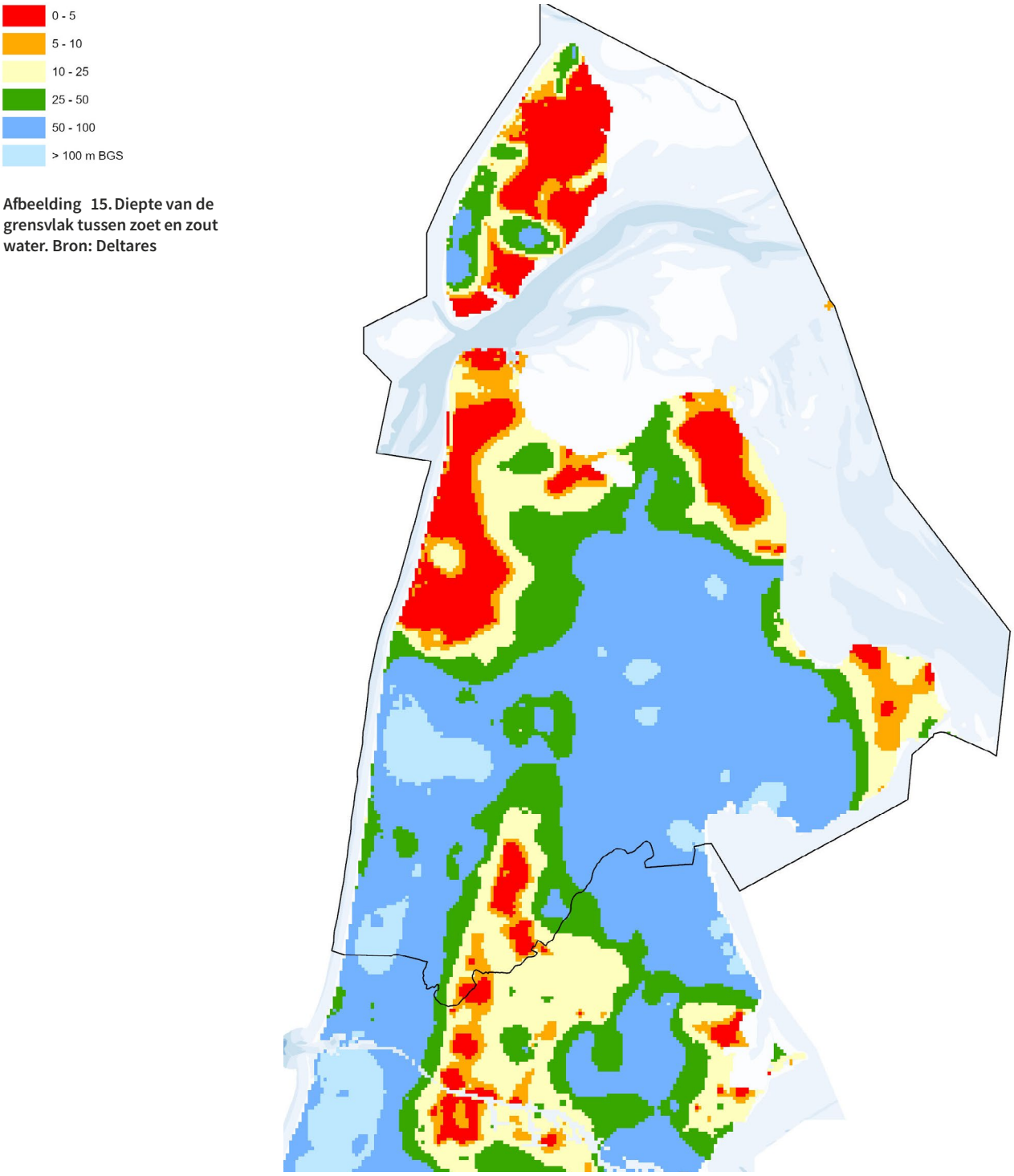
Vergroting van de zoetwatervoorraad kan ook door water vast te houden in de bodem, (beperkt) te bergen in het regionale watersysteem, nieuwe buffergebieden in te richten, bestaande natuurgebieden te vernatten, vegetatietypen te herstellen die water vasthouden of het lokaal op te slaan door individuele gebruikers. Maar ook dan zullen verdelingsvraagstukken gaan optreden. Daarnaast zullen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met een watervraag gepaard moeten gaan met maatregelen om water op te vangen, te laten infiltreren en vast te houden om (zelfvoorzienend) droge perioden te overbruggen.

Het drinkwaterbedrijf PWN signaleert dat ook de drinkwatervoorziening in Noord-Holland Noord tegen zijn grenzen aanloopt door droogte, te snelle waterafvoer, verzilting en een toenemende watervraag door een groeiende bevolking en economie. Noord-Holland Noord is voor zijn drinkwater volledig afhankelijk van het IJsselmeer. PWN voorziet dat er mogelijk al voor 2030 problemen gaan ontstaan met de levering aan huishoudens als alle woningbouwplannen tot 2030 doorgaan. Om ook in de toekomst drinkwater te kunnen blijven leveren, zet PWN in op de volgende strategieën: verminderen van het drinkwatergebruik, versterken van bronnen en vergroten van de drinkwaterproductie. PWN vraagt aandacht van de provincie voor toekomstige bronnen en infiltratiegebieden voor de drinkwatervoorziening en buffers voor zoetwater of drinkwater die noodzaken tot ruimtelijke reserveringen.



Verzilting
De kans op verzilting van het grond- en oppervlaktewater neemt toe. Dat komt door de zeespiegelstijging, de bodemdaling en de invloed daarvan op transport van fossiel zout grondwater, langdurige droge periodes en toename van zeewater dat via sluizen binnendringt. Verzilting van het grondwater leidt tot een toename van zoute kwel in het kleigebied achter de duinenstrook en in diepe polders zoals de Wieringermeer en Schermer. Akkerbouw op de vruchtbare bodem in bijvoorbeeld de Wieringermeer is mede mogelijk vanwege de constante doorspoeling met zoetwater. De beschikbaarheid van zoetwater voor dit doel neemt echter in bepaalde perioden af. Hierdoor ontstaan in toenemende mate problemen met land- en tuinbouw (waaronder de bollenteelt) en natuur (de natuurdoeltypen in polders en veengebieden die van zoetwater afhankelijk zijn).

De landelijke verdringingsreeks bepaalt ook dat tijdens een zoetwatertekort de doorspoeling tegen verzilting één van de eerste functies is welke beperkt wordt. Minder water voor doorspoeling om (interne) verzilting tegen te gaan maakt dat we alert moeten zijn op doelstellingen en teelten in bepaalde gebieden en wellicht scherpere keuzes moeten maken tussen



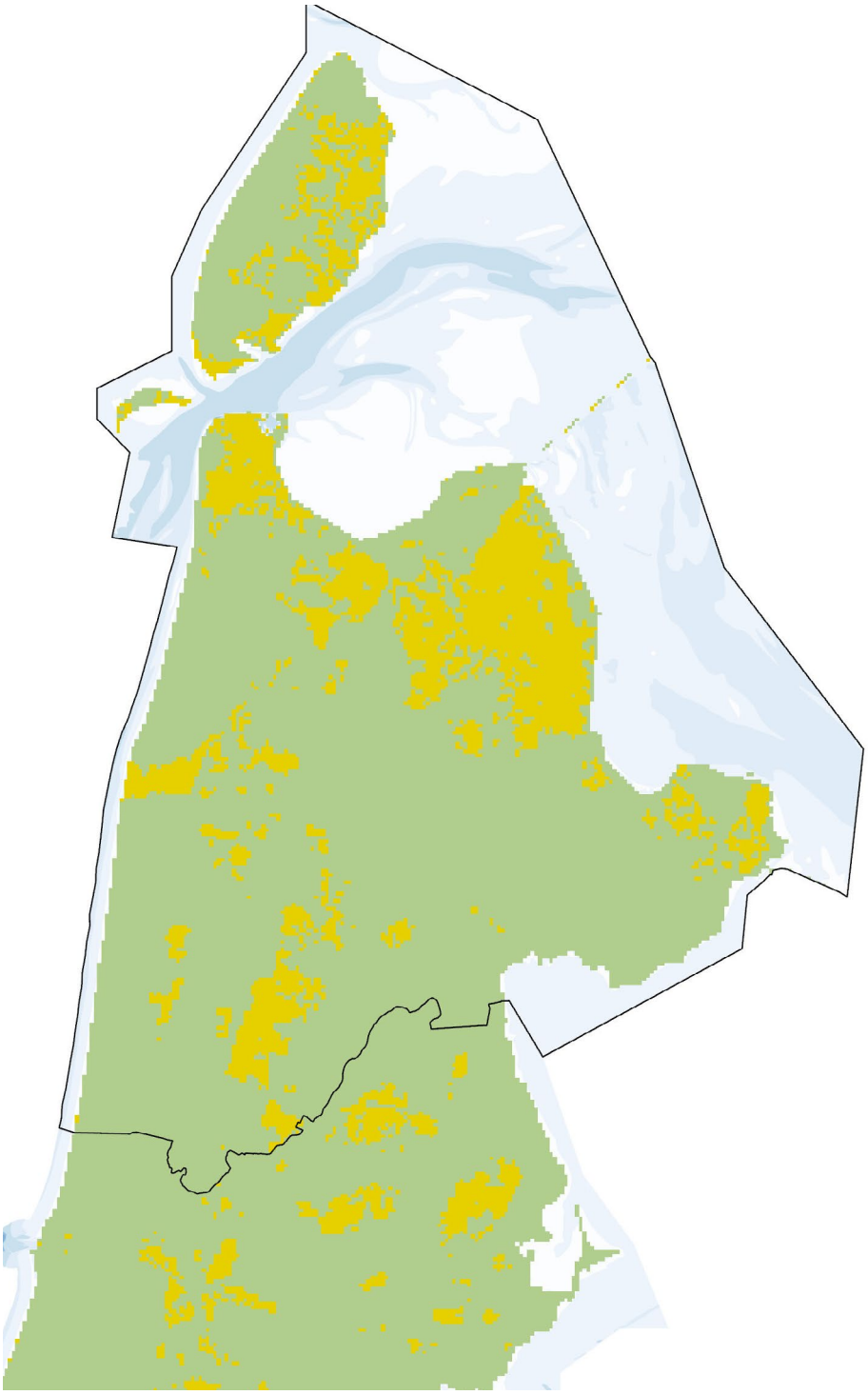
Afbeelding 15. Diepte van de grensvlak tussen zoet en zout water. Bron: Deltares

gebieden onderling. Overigens is verzilting ook schadelijk voor het archeologisch erfgoed, waaronder archeologische monumenten. Er is meer informatie en onderzoek nodig om keuzes te maken hoe om te gaan met de gevolgen van verzilting. Bovendien kunnen effecten mogelijk door innovatie in de landbouw opgelost worden.

Anderzijds doen zich in toenemende mate mogelijkheden voor om juist gebruik te maken van de verzilting: voor de landbouw door om te schakelen naar zouttolerante teelten, en voor de natuur door in te zetten op brakke en zilte natuur.

Bodemdaling

Hoewel niet zo sterk als bijvoorbeeld het Groene Hart, Zaanstreek-Waterland en Flevoland, hebben ook delen van Noord-Holland Noord te maken met bodemdaling. Vooral in de veengebieden met agrarisch gebruik speelt dit vraagstuk. De belangrijkste oorzaak is ontwatering. Door ontwatering komt het veen in contact met zuurstof uit de lucht en gaat het oxideren. Hierdoor verdwijnt een deel van het veen, waardoor de bodem daalt. Om bestaand agrarisch gebruik te kunnen voortzetten, moet het waterpeil vervolgens verder worden verlaagd. Droogte versnelt het proces van bodemdaling. Omdat de zeespiegel tegelijkertijd



Afbeelding 16. Verzilting voor landbouw. Bron: Signaalkaart PNH, HHNK

stijgt, neemt de relatieve daling van het land ten opzichte van de zeespiegel harder toe. De gevolgen van bodemdaling zijn, onder andere, een groter risico op overstroming, vernatting, schade aan gebouwen (met name de houten funderingen die veel zijn toegepast in het gebouwd erfgoed, waaronder vele beschermde monumenten) en infrastructuur, en verzilting doordat het landoppervlak dichter bij het zoute grondwater komt. Dat kan tot 'opbarsting' leiden: het ongecontroleerd naar boven komen van grondwater. Ontwatering leidt daarnaast tot een verminderde natuur- en waterkwaliteit. Daar komt voor veengrond nog bij dat bodemdaling gepaard gaat met veel CO2-uitstoot. Daarin ligt een belangrijke urgentie om de bodemdaling tegen te gaan: de uitstoot van CO2 moet volgens het Klimaatakkoord van Parijs en de nationale Klimaatwet de komende dertig jaar juist sterk worden beperkt (in Nederland met 95% ten opzichte van 1990).

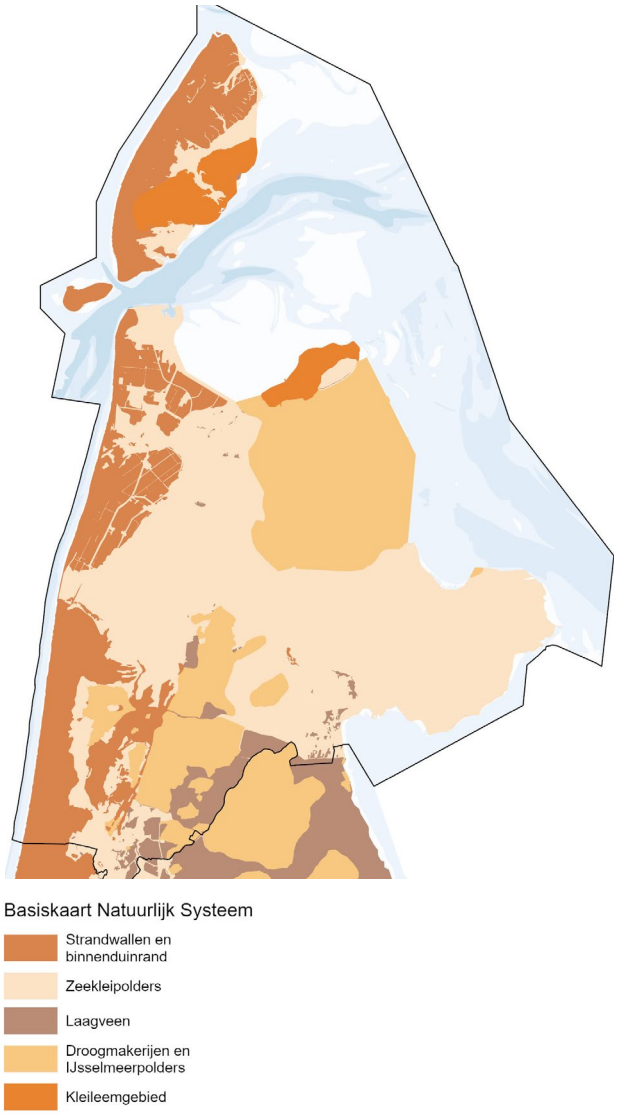
Bij ongewijzigd beleid worden de kosten voor het waterbeheer in veenweidegebieden steeds hoger.[5] De maatschappelijke kosten van de bodemdaling in Nederland lopen dan nog verder op, tot in de miljarden.[6]

Het tegengaan van klink en zetting in veengebieden heeft nationaal een hoge prioriteit bij de waterverdeling. Een mogelijk keuze is dat als er veel zoetwater nodig is om daling van veenweidegebieden tegen te gaan, er voor andere functies minder zoetwater beschikbaar is. Het is de bedoeling dat hiervoor zoveel mogelijk water in het gebied zelf wordt vastgehouden en de inlaat van gebiedsvreemd water wordt beperkt. Dat heeft als gevolg dat er ruimte in deze gebieden moet worden gevonden om het water te bufferen om voldoende gebiedseigen water te hebben, ook ten tijde van droogte.
Een ander gevolg is de mogelijke wijziging van landgebruik (natuur en landbouw) als gevolg van een hoger waterpeil. Dit wordt nader toegelicht bij het perspectief voor landbouw en natuur (paragraaf 5.2). Zettingsgevoeligheid en de mate van bodemdaling zijn belangrijke factoren bij locatiekeuzes zoals woningbouw en bedrijventerreinen.

Bodem- en waterkwaliteit
Schoon en kwalitatief goed water is van vitaal belang voor mens en natuur. De kwaliteit van grond- en oppervlaktewater is in Nederland echter niet voldoende en staat verder onder druk door onder meer bemesting en gebruik van bestrijdingsmiddelen in landbouw, medicijnresten, chemische verontreiniging zoals PFAS, klimaatverandering en verstedelijking.

Om de waterkwaliteit te bewaken en te verbeteren is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) in het leven geroepen. Daarin is afgesproken dat alle grond- en oppervlaktewateren vanaf 2027 een goede kwaliteit moeten hebben. Dat gaat om de chemische kwaliteit en de ecologische kwaliteit.

De meeste waterlichamen in Nederland en in Noord-Holland Noord voldoen nog niet aan die norm. In een recent uitgebracht advies luidt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) de noodklok. Nederland gaat de KRW-doelen voor de deadline van 2027 niet halen. Het niet op tijd bereiken van de KRW-doelen kan betekenen dat tal van activiteiten noodgedwongen stil komen te liggen.[7] De KRW kan gevolgen hebben voor het vestigen of verplaatsen van functies. Een functie mag namelijk geen verslechtering van de waterkwaliteit meebrengen (zowel in stoffen



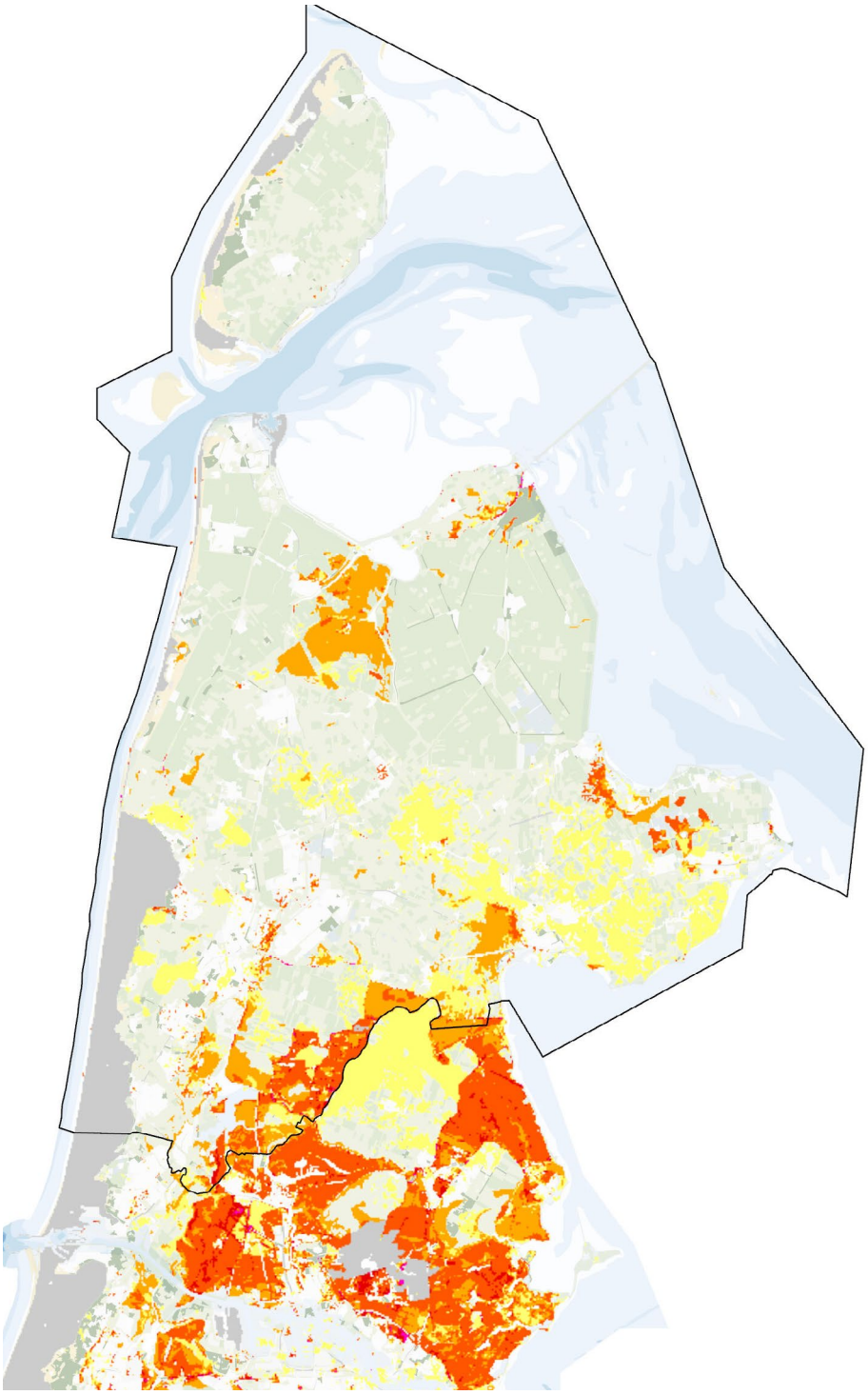
Afbeelding 17. Ondergrond. Bron: PNH

5 Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur, Stop bodemdaling in veenweidegebieden, 2020
6 Planbureau voor de Leefomgeving, Dalende bodem stijgende kosten, 2016
7 Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur, Goed water, goed geregeld, 2023

als in, bijvoorbeeld, temperatuur) en een eventuele verslechtering mag ook niet worden afgewenteld. Dat betekent dat bij het nieuw vestigen van bijvoorbeeld bedrijventerreinen ook rekening moet worden gehouden met de effecten op de waterkwaliteit.

Een gezonde bodem is (volgens de beleidsbrief Water en bodem sturend van het Rijk, 2022) ‘een bodem die haar waardevolle diensten zoals onder andere waterbuffering, opname van stikstof en vruchtbare grond voor landbouw ongestoord aan ons en aan toekomstige generaties kan blijven leveren. Dat is een minimaal verstoorde bodem die in balans is en vol leven’.

Rurale bodems zijn belangrijk voor meerdere functies. Niet alleen vervullen bodems een belangrijke rol voor de landbouw, maar ook voor de gezonde leefomgeving bosbouw, natuur, kwaliteit en opslag van (drink) water en opslag van koolstof. Voor het vervullen van deze functies is een vitale bodem noodzakelijk. De staat van de bodem is door de jaren heen echter aanzienlijk verslechterd. De vitaliteit loopt gevaar door intensief gebruik en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Dit wordt verergerd door klimaatverandering:

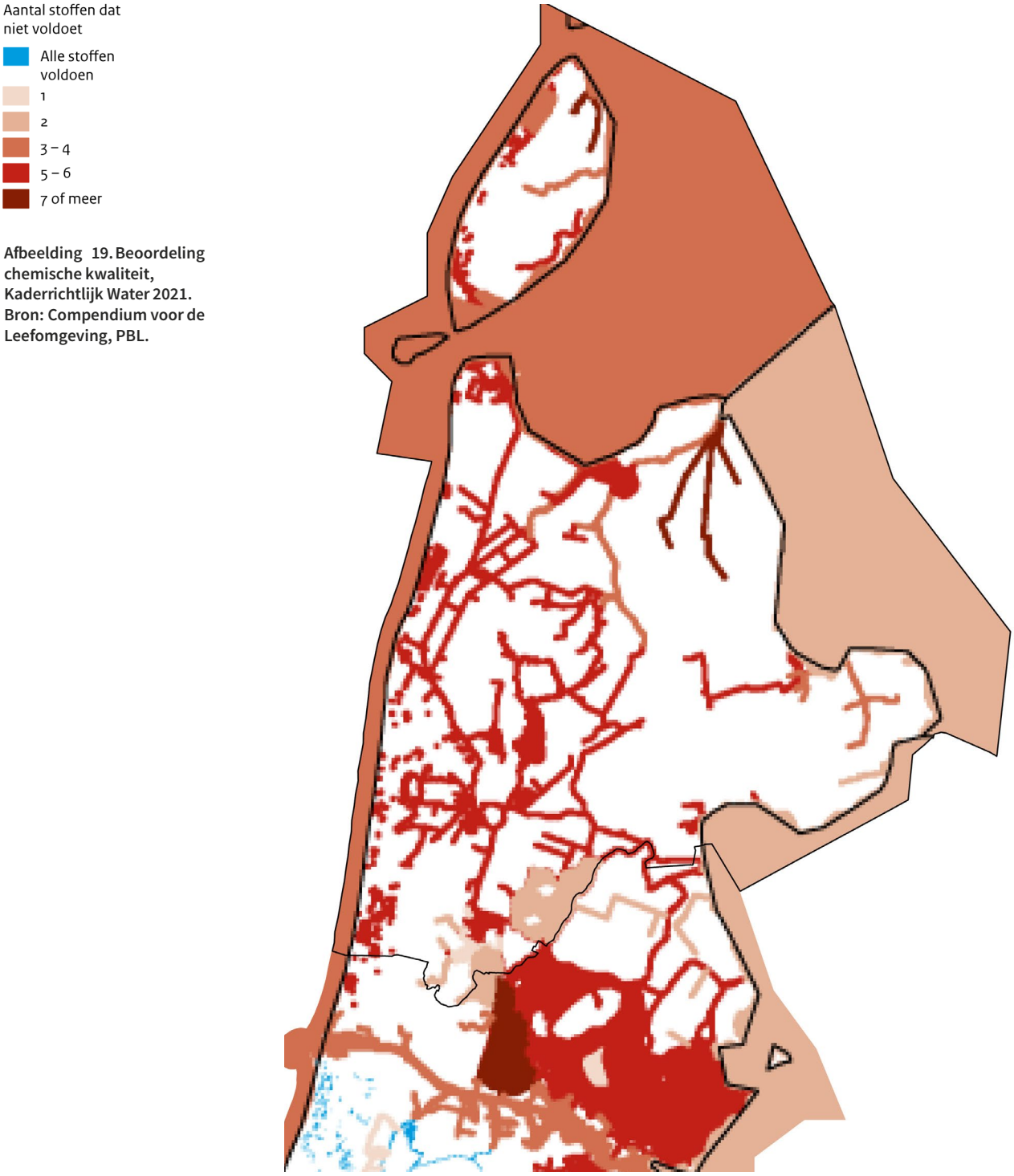


Afbeelding 18. Voorspelling bodemdaling 2020-2025 scenario hoog. Bron: Klimaateffectatlas

organische stof breekt hierdoor sneller af. Dit heeft consequenties voor het watervasthoudend vermogen, de bodemvruchtbaarheid, biodiversiteit en de uitstoot van broeikasgassen. De met klimaatverandering gepaard gaande extremere weersomstandigheden vragen echter juist om een vitalere bodem die meer water en koolstof opslaat.[8]

De Europese Unie kent sinds 2021 een Bodemstrategie met de doelstelling dat tegen 2030 75% van de bodem in de EU gezond is en dat in 2050 de bodemverontreiniging tot nul is teruggebracht. Volgens deze bodemstrategie zijn bodems gezond als ze in een goede chemische, biologische en fysische conditie zijn en zo in staat zijn om continu zoveel mogelijk ecosysteemdiensten te leveren. Kringlooplandbouw kan een belangrijke sleutel zijn voor bodemherstel. Er is een Europese richtlijn in de maak gericht op verbetering van de bodemkwaliteit en het niet afdekken van bodems ('no net landtake'). Deze is nog in discussie, maar kan leiden tot verdere beperkingen aan bebouwing in landbouwgebieden.

8 Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur, De bodem bereikt?!, 2020



Afbeelding 19. Beoordeling chemische kwaliteit, Kaderrichtlijk Water 2021. Bron: Compendium voor de Leefomgeving, PBL.

Afvalwaterketen

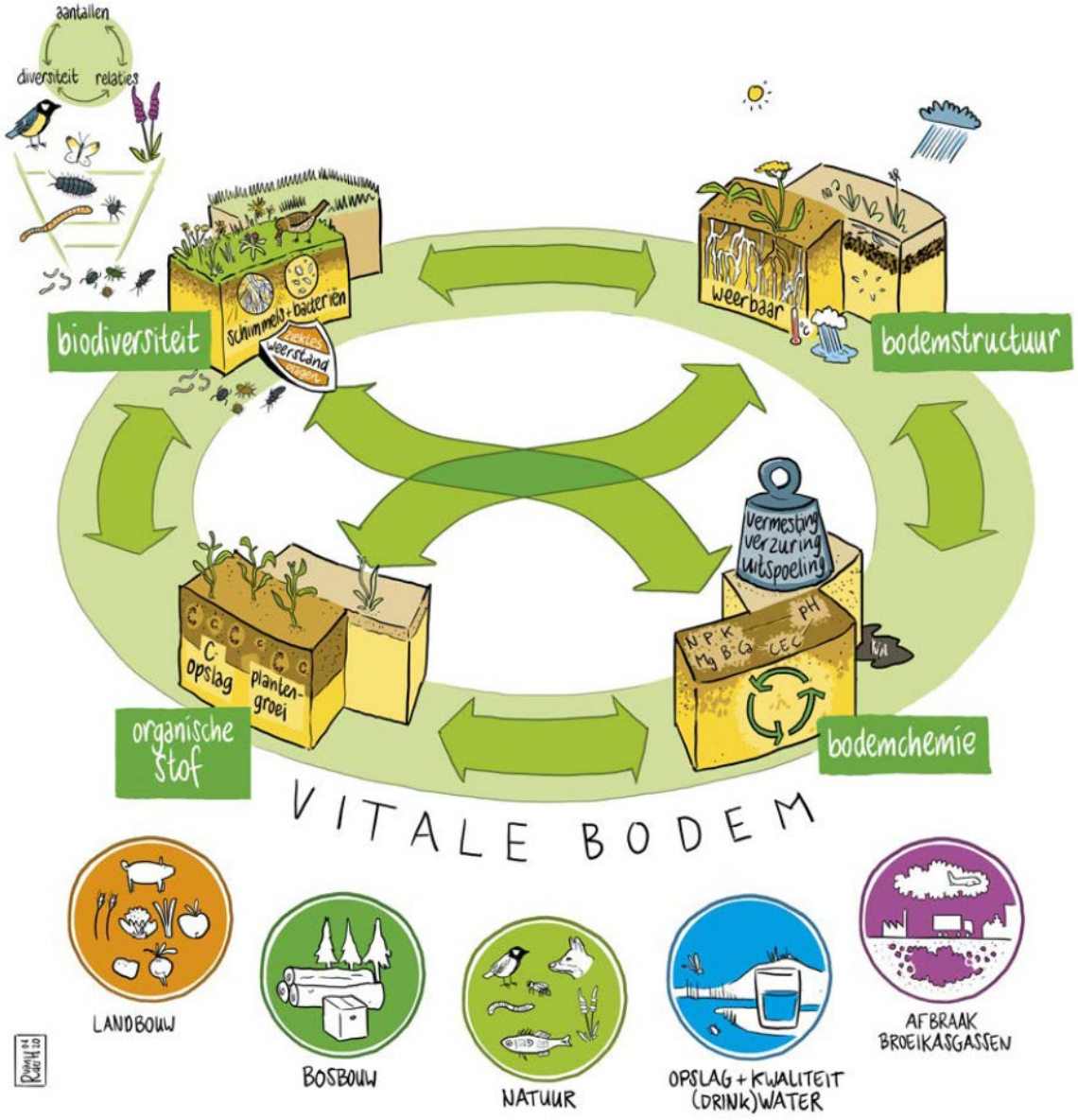
De afvalwaterketen vormt een belangrijk deel van de watercyclus. Het vervoeren en zuiveren van het afvalwater en dit gezuiverde water terugbrengen in het oppervlaktewater. De afvalwaterketen heeft daarmee een grote invloed op o.a. de volksgezondheid en de waterkwaliteit, maar loopt tegen de grenzen van de ontwerpcapaciteit aan en, in sommige gemeenten, ruimte.

De druk op de afvalwaterketen zal verder opgevoerd worden door ontwikkelingen zoals strengere eisen in de herziening stedelijk afvalwater (EU-wetgeviing), meer stoffen in het afvalwater (bijv medicijnresten) en de woningtoename. Zuivering van afvalwater zal steeds meer moeite, tijd en ruimte vragen.

De rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI's) zijn van oudsher geplaatst en lokaal gecentraliseerd. RWZI's zijn er – groot en klein - in het landelijk gebied en in het stedelijk gebied. Voor de aanvoer van het afvalwater naar de RWZI's is het ondergronds stelsel van persleidingen onderdeel van de assets.

Er moet rekening worden gehouden met investeringen. Oplossingsrichtingen zoals de hoeveelheid afvalwater terugbrengen, de kwaliteit van het afvalwater verbeteren (verontreinigingen verminderen/ voorkomen), capaciteitsvergrotingen binnen de afvalwaterketen en/of verdergaande zuiveringsstappen doorvoeren, locatie van zuiveren, moeten worden meegenomen in de opgaven.

Tenslotte zorgt de afvalwaterketen niet alleen voor opgaven, maar het biedt ook kansen. De afvalwaterketen kan bijvoorbeeld een rol spelen in de circulaire economie, het ontwikkelen van energienetwerken en het verminderen van zoetwatertekorten.



Afbeelding 20. Eigenschappen en functies van de bodem. Bron: De bodem bereikt?! (rli.nl)

5.2. Perspectief voor landbouw en natuur

Regionale en bovenregionale samenhang

De kleigronden van Noord-Holland Noord zijn vruchtbare landbouwgronden, gesteld dat de bodemkwaliteit goed is en de waterhuishouding zich leent voor agrarische productie. Landbouw was naast waterveiligheid bijna altijd de belangrijkste reden om een polder droog te malen. Er is een zeer divers en rijk palet aan landbouw ontstaan: van akkerbouw tot melkveehouderij, glastuinbouw en bloembollenteelt, van grootschalig, biologisch en duurzaam tot streekproductie.

Met name de Wieringermeer en de omringende waardpolders zijn open en rationeel ingerichte landschappen ten dienste van de land- en tuinbouw, waaronder akkerbouw, veehouderij, bollenteelt en glastuinbouw. Ook in Westfriesland is de agrarische sector van oudsher sterk. Hier is een grote diversiteit aan teelten te vinden en het is de kraamkamer voor de zaad- en veredelingssector in Noord-Holland: Seed Valley. Landschappelijk is Westfriesland diverser en kleiner van schaal dan de waardpolders en de Wieringermeer. Het oude, gevarieerde landschap binnen de monumentale Westfriese Omringdijk bestaat uit een aaneenschakeling van kleinere zeekleipolders, enkele kleine droogmakerijen, een klein deel veenweidegebied en vele iconische stolpen. In gebieden als Texel en Wieringen is de landbouw relatief extensiever en kleinschaliger, mede vanwege de ondergrond, het reliëf en de afwisseling van natte en droge gebieden en van zoet- en zoutwater.

In het noordelijke deel van de binnenduinrand, waar de zandbodem vermengd is met kleibestanddelen, kwam de bloembollenteelt tot ontwikkeling. In de loop van de tijd heeft de bollenteelt zich uitgebreid tot in de aangrenzende polders.

De belangrijkste natuurgebieden zijn te vinden in en aan het water. De Waddenzee, het IJsselmeer, het Markermeer en grote delen van de Noordzeekust maken deel uit van het Europese natuurnetwerk Natura 2000. Daartoe behoort ook het veenweidegebied van de Eilandspolder. De Waddenzee is bovendien aangewezen als Unesco Werelderfgoed, doorlopend tot Denemarken. Het is één van de laatst overgebleven grootschalige bij eb droogvallende ecosystemen waar natuurlijke processen blijven functioneren. Aan de Noordzee is ook de kuststrook deel van Natura 2000. Veel gekwalificeerde leefgebieden liggen tussen de zee en de duinbossen. Daarnaast zijn de natuurwaarden hoog in de unieke overgang van duinen en duinbossen naar de binnenduinrand. De overgangen in de binnenduinrand hebben hoge potentie voor natuurontwikkeling gecombineerd met opvang van kwel en het beschermen van drinkwatervoorziening.

Natura 2000-gebieden behoren ook tot het nationale Natuurnetwerk Nederland (NNN). Daaronder vallen ook andere natuurgebieden in Noord-Holland Noord, zoals het Amstelmeer, het Robbenoord- en Dijkgatbos en een groot aantal kleinere gebieden. Complementair aan het beschermingsregime voor het Natuurnetwerk Nederland, is dat voor de Bijzondere Provinciale Landschappen. Deze gebieden zijn landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde. Noord-Holland kent er 32, waarvan ongeveer de helft geheel of gedeeltelijk in Noord-Holland Noord ligt.

Noord-Holland Noord kent belangrijke agrarische en natuurlijke waarden, maar deze hebben zich de afgelopen decennia niet in balans ontwikkeld. In de startversie van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG, juli 2023) sprak de provincie een nieuwe ambitie uit: een vitaal landelijk gebied, natuur en landbouw in balans. ‘Onze prioriteit is het vergroten van de biodiversiteit en de draagkracht van het water- en bodemsysteem. Zo wordt rekening gehouden met klimaatverandering en blijft onze leefomgeving aantrekkelijk. Als dit gedaan wordt, is er in Noord-Holland altijd plaats voor een economisch vitale, toekomstbestendige en innovatieve kringlooplandbouw, die gezond en betaalbaar voedsel produceert’ (p. 14). Het niet vastgestelde nationale landbouwakkoord had als één van de doelen het faciliteren van boeren bij de transitie door het financieel belonen van ‘kennisboeren’; financiële steun voor het overgangstraject naar alternatieve landbouwsystemen. Het doel daarbij is om duurzame teelten en bedrijfsmodellen (kringloop-, natuurinclusieve, extensieve, biologische en regeneratieve landbouw) kostendekkend te maken.

Inmiddels is onduidelijk hoe het PPLG verder gaat. Het vorige kabinet had aan de provincies in het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) de opdracht gegeven om provinciale programma’s landelijk gebied (PPLG) op te stellen en in te dienen. Het huidige kabinet heeft het NPLG stopgezet en het transitiefonds om maatregelen te financieren geannuleerd. Hiermee is ook de opdracht aan de provincies om provinciale programma’s op te stellen, en daarmee een regierol voor het landelijk gebied te spelen, ingetrokken. Het kabinet geeft in het regeerprogramma aan te kiezen voor een nieuwe inzet in het landelijk gebied gericht op voedselzekerheid en innovatie en wil zelf regie in de uitvoerings- en gebiedsgerichte aanpak voeren. Ze wil eind 2024 met een eerste richting hiervoor komen. De provincie Noord-Holland had een startversie van haar PPLG opgesteld, met daarin diverse doelen op het gebied van natuur, landbouw, water en bodem, klimaat en recreatie.



Voor de provincie Noord-Holland staat de ambitie met betrekking tot het landelijk gebied onverkort overeind. De provincie houdt vast aan de lange termijn ambities op het gebied van klimaatbestendigheid, (handelingsperspectief voor) de landbouw, een sterk water- en bodemsysteem, biodiversiteit, beleefbaarheid van het landschap en de sociaaleconomische vitaliteit (leefbaar en financieel toekomstbestendig) van het landelijk gebied. Hierbinnen wil de provincie zich richten op maatregelen voor het bereiken van doelen rondom de Natura 2000 gebieden van de veenweiden, duinen en omgeving en de Vechtstreek.

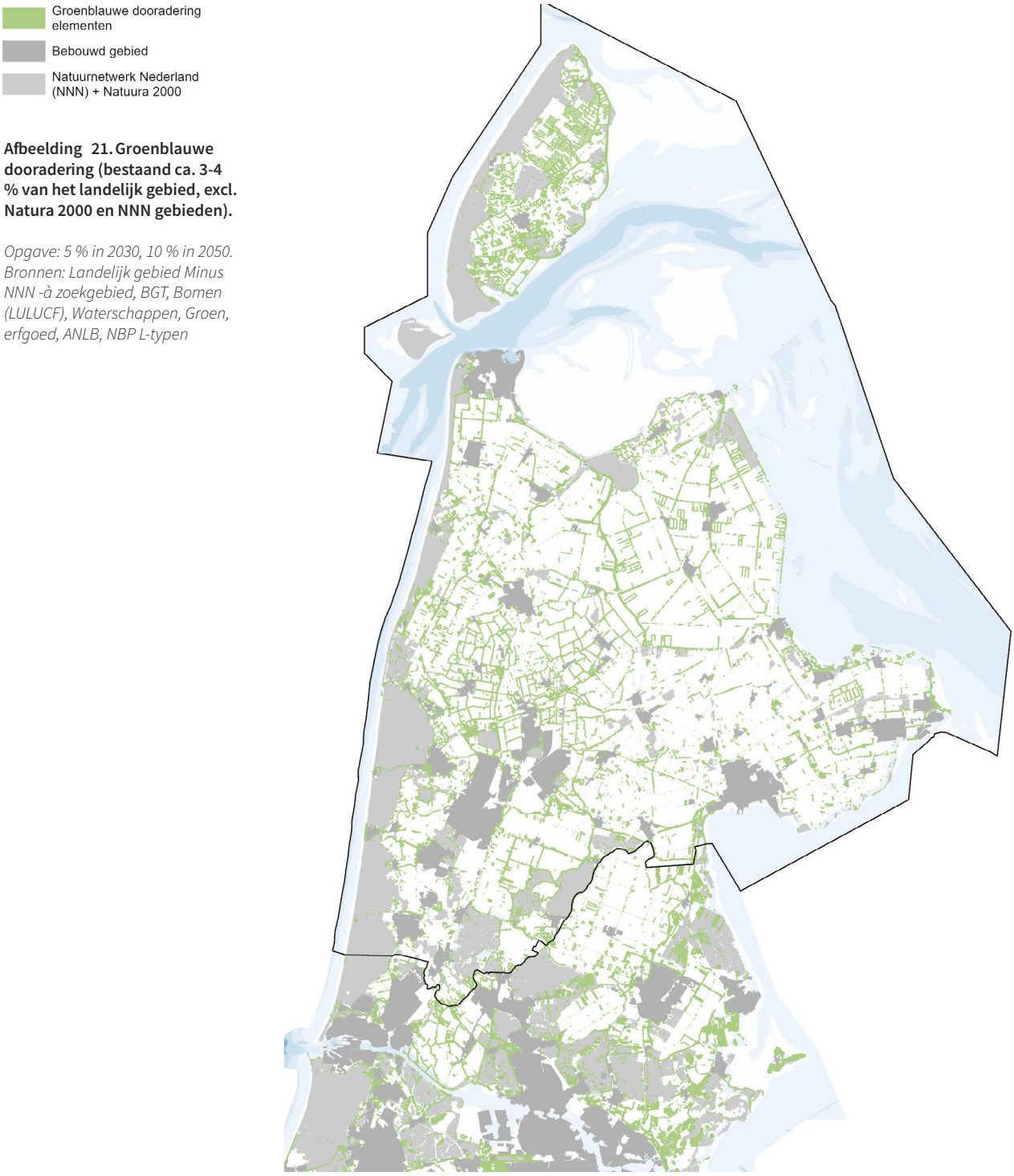
De provincie komt in het eerste kwartaal van 2025 met een aanpak voor de korte termijn. Daarin staan de maatregelen die zij in de periode tot en met 2027 wil uitvoeren en opstarten, en welke beleidskeuzes daarin gemaakt moeten worden. In het tweede kwartaal volgt een aanpak voor de middellange en lange termijn. Waar mogelijk zullen de maatregelen input vormen voor het Ontwikkelperspectief NHN.

In de Kop van Noord-Holland is besloten verder te gaan met een gezamenlijke aanpak van de opgaven in het landelijk gebied. Deze aanpak kent drie hoofddoelen:

- Er wordt gewerkt aan een regionale visie op de opgaven in het landelijk gebied, geredeneerd vanuit lokaal perspectief op basis van het Schot voor de Boeg;
- Er komen concrete projectvoorstellen;
- Stimuleren samenwerking en koppelkansen in de regio.

Het samengaan van natuur en landbouw, betekent bijvoorbeeld ook een inzet op een landbouw die ruimte laat voor een diversiteit van soorten en leefgebieden, natuurnetwerken verbindt en daarmee bijdraagt aan natuurlijke systemen en aan natuurlijke plaagbescherming. Agrarisch natuurbeheer is een goed voorbeeld van samenwerking tussen landbouw en natuur.

Daarnaast zijn kaders nodig voor de duiding van productieve en strategische landbouwgronden (op basis van bodem, water, klimaat), ook in het kader van de (internationale) voedselvoorziening. Hierbij hoort ook de ruimtelijke keuze voor grondgebonden landbouw of geïndustrialiseerde niet-grondgebonden landbouw (glastuinbouw, verticale teelten en ruimte voor aan landbouw verwante productie- en verwerkingsprocessen). Bescherming van de meest vruchtbare landbouwgronden voor duurzame, hoogproductieve grondgebonden landbouw ('Agrarische Hoofdstructuur') is een optie om dit te verankeren in de nieuwe Nota Ruimte.



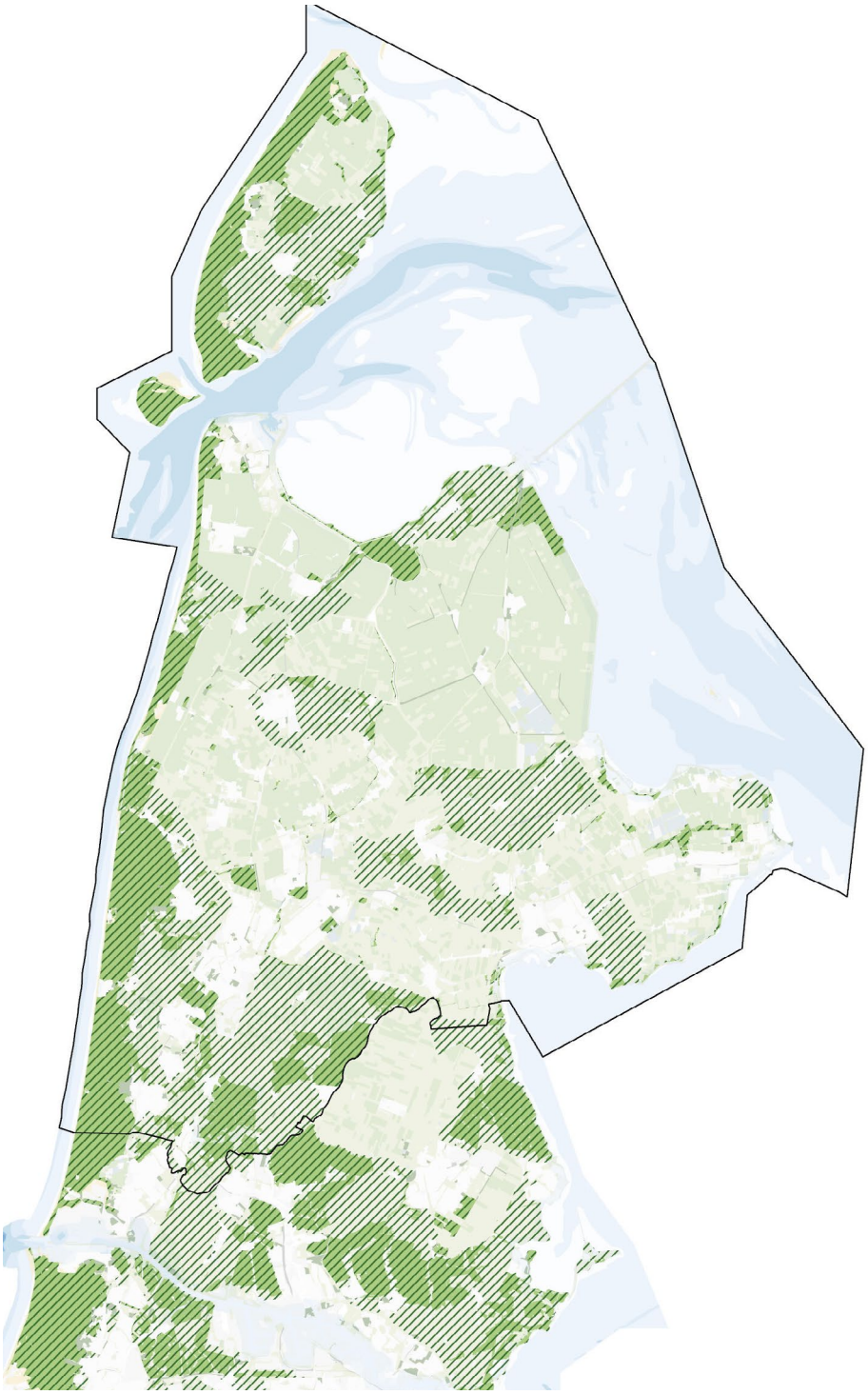
Afbeelding 21. Groenblauwe dooradering (bestaand ca. 3-4 % van het landelijk gebied, excl. Natura 2000 en NNN gebieden).

Opgave: 5 % in 2030, 10 % in 2050. Bronnen: Landelijk gebied Minus NNN -à zoekgebied, BGT, Bomen (LULUCF), Waterschappen, Groen, erfgoed, ANLB, NBP L-typen

Voor Noord-Holland Noord leidt een en ander tot vijf sterk samenhangende opgaven, die ook verwoord zijn in de startversie van het PPLG:

1. transitie landelijk gebied,
2. transitie in de landbouw,
3. biodiversiteit herstellen en versterken,
4. natuurnetwerken verbinden met groenblauwe dooradering,
5. natuurinclusief inrichten van stedelijk en landelijk gebied.

Bij deze opgaven ligt er een evidente relatie met water en bodem, zoals beschreven in de vorige paragraaf. Op termijn zal niet alles meer kunnen omdat er niet meer voldoende water beschikbaar zal zijn. Dit zal sterk doorwerken in het grondgebruik, waardoor keuzes onvermijdelijk worden, zowel wat betreft natuur als landbouw.



Afbeelding 22. Combinatie van beschermingsregimes. Bron: PNH

Ca 38 % van landelijk gebied beschermd (Natura 2000, NNN, BPL)
ca. 62 % van landelijk gebied zonder beschermingsregime
Totaal NHN: 14770 ha (147 km2)
Landelijk gebied: 86,2 %
Stedelijk gebied: 13,8 %

Opgaven

Transitie landelijk gebied

Noord-Holland Noord bestaat voor maar liefst 86% uit landelijk gebied. Landbouw en natuur zijn de dragers van het landschap. Die functies zijn ook van groot belang voor de stedelijke omgeving, onder meer voor de voedselvoorziening, recreatie en voor een gezonde leefomgeving en een sociaaleconomisch vitale regio. In delen van de regio staat de landschappelijke kwaliteit echter onder druk. In de afgelopen zeventig jaar hebben de schaalvergroting en mechanisering van de landbouw het landschap ingrijpend veranderd en verschraald. Sloten zijn gedempt, kavels samengevoegd, windsingels gekapt en historische boerderijen in de linten vervangen door moderne (grootschalige) agrarische bebouwing. De economische ontwikkeling is niet steeds gepaard gegaan met een adequate landschappelijke inbedding (met onder meer 'verglazing' en 'verdozing' tot gevolg).

Voor de komende decennia liggen er vele ruimtelijke opgaven en nieuwe ontwikkelingen die van grote invloed zullen zijn op het landschap: de energietransitie, de klimaatverandering, bouwopgaven, de stikstofcrisis, een toenemende behoefte aan recreatie en de ontwikkeling naar meer duurzame vormen van landbouw. Ook de opgaven en de veranderende condities die in de paragraaf 'Water en bodem zijn genoemd vragen om aanpassingen van landgebruik, landbouw, natuur en het landschap. De verwachting is dat de verzwaring van het elektriciteitsnet eveneens een aanzienlijk impact heeft op het landelijk gebied in Noord-Holland Noord, evenals de schaalvergroting van de landbouw en de uitbreiding van Agriport.

Voor het Ontwikkelperspectief worden integrale afwegingen en keuzes gemaakt. De provincie zoekt samen met de regio's, gemeenten en waterschappen gebiedsgericht naar de (koppelings)kansen die bijdragen aan een vitaal en leefbaar landelijk gebied met economisch toekomstperspectief, waarin natuur en landbouw met elkaar in balans zijn en zelfs elkaar versterken.

Essentieel is om samenhang te brengen in de uiteenlopende doelen en ambities; om een symbiose te bereiken op een wijze die resulteert in een hogere landschappelijke kwaliteit. Dat is een opgave op zich. In Noord-Holland Noord zullen landbouw en natuur daar de dragers van blijven, afgestemd op de kwaliteit van water en bodem en met voldoende mogelijkheden voor de beleving, de bereikbaarheid en het recreatief gebruik van het landschap. Ruimtelijke, economische en sociale opgaven worden aangewend voor een versterking van het landschap, het verblijfs- en woongenot en het welzijn in het landelijk gebied.

Meervoudig ruimtegebruik is als prioriteit aangegeven in de Nationale Omgevingsvisie. Innovaties en keuzes zijn zeker nodig om de vele uitdagingen ruimtelijk te vertalen op een manier dat de bestaande kwaliteiten worden gerespecteerd en versterkt. De overheid draagt zorg voor kaders die ondernemers en inwoners inzicht geven in de toekomstige opgaven en ruimte geven voor innovatieve oplossingen en gewenste ontwikkelingsrichtingen. Planologische principes van efficiënt landgebruik, compacte verstedelijking, beschermen van landbouwgronden en respecteren van beschermingsregimes voor natuur en cultuurhistorie zijn uitgangspunten bij de ruimtelijke vertaling van de opgaven.

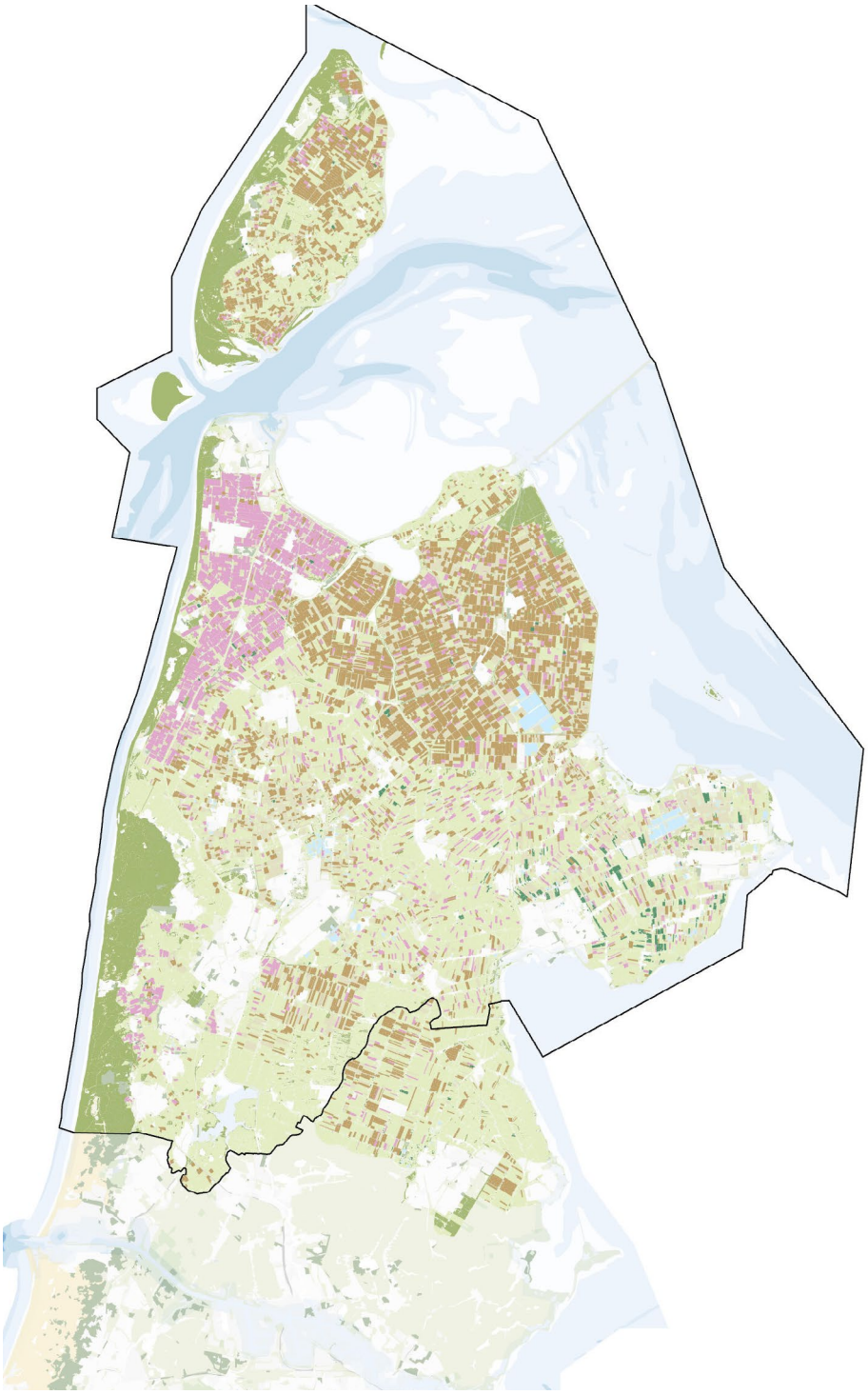


Transitie in de landbouw

Als producent van voedsel en sierteeltproducten heeft de landbouw ons landschap mede gevormd. Landbouw speelt een belangrijke rol in het beheer van het landschap, maar ook in het mede oplossen van de vele uitdagingen. Het agrarisch gebied beslaat 60% van het totale landelijk gebied in Noord-Holland Noord. Als dominante ruimtegebruiker heeft de agrarische sector een significante economische, ruimtelijke, ecologische en sociale betekenis voor de vitaliteit van het landelijk gebied en voor het beheer van het landschap voor de toekomstige opgaven.

De moderne landbouw heeft Nederland voedselzekerheid gebracht. Bovendien is Nederland één van de topexporteurs (in landbouwproducten én -kennis) van de wereld. Tegelijkertijd heeft deze manier van landbouw een grote ecologische footprint. Zo kent de landbouwsector een forse milieubelasting,

Type landgebruik	*ha*	*%*
Akkerbouw	28.964	19,6%
Agrarisch grasland	79.436	53,8%
Boom- en Fruitteelt	1.614	1,1%
Bloembollen	12.471	8,4%
Glastuinbouw	1.843	1,2%
Overige landbouw	13.158	8,9%
Totaal landbouw	***137.485***	***93,1%***



Afbeelding 23. Landgebruik.
Bron: LGN2021, WUR (2021)

wat weer substantiële consequenties heeft voor de kwaliteit van natuur, water en bodem en voor het cultuurhistorische landschap. Schadelijke emissies, bestrijdingsmiddelen en landbouwtechnieken hebben bij het streven naar grote efficiëntie de bodem- en waterkwaliteit aangetast.

De toenemende ecologische footprint maakt dat een transitie van de landbouw noodzakelijk is. Vanuit de EU, Rijk en provincie zijn er diverse onontkoombare doelstellingen en wetten op natuur, klimaat, stikstof en water vastgelegd om de ecologische footprint te reduceren en te komen tot een voltooiing van de transitie naar kringlooplandbouw in 2040.[9]

De minister van LNV geeft in een brief aan de Tweede Kamer over de toekomstvisie op de agrarische sector[10] aan dat de term kringlooplandbouw een bredere betekenis heeft dan alleen het sluiten van de plantaardige en dierlijke kringlopen op verschillende schalen. 'Het gaat om het tegelijkertijd realiseren van een beter verdienvermogen voor boeren en tuinders, én minder schadelijke emissies naar bodem, lucht en water, én om vergroting van de biodiversiteit'. Kringlooplandbouw is landelijk uitgewerkt in zeven doelen: het herstellen van biodiversiteit, verbeteren van waterkwaliteit en -beheer, bodemkwaliteit, plant- en diergezondheid, circulariteit, het tegengaan van en omgaan met klimaatverandering en het verbeteren van de sociaaleconomische positie van agrarische ondernemers.

In Noord-Holland zal altijd ruimte zijn voor een sterke, duurzame en innovatieve landbouw die gezond en betaalbaar voedsel produceert. De landbouwbedrijven vormen een belangrijk onderdeel van het totale agrocomplex en een deel van de oplossing van de integrale vraagstukken. De provincie wil agrarische ondernemers een economisch gezond en toekomstbestendig bedrijfsperspectief bieden en onderzoekt hoe de transitie naar kringlooplandbouw kan worden ondersteund, waarbij landbouw een bijdrage kan blijven leveren aan natuurbeheer en aan de vitaliteit en brede welvaart van het landelijk gebied en de kleine kernen.

In Noord-Holland Noord is de transitie van de landbouw zonder twijfel kansrijk, vanwege de sterke uitgangspositie van het agro- en voedselcomplex (en de samenwerking in Greenport-verband) en de ontwikkelingen die al gaande zijn. Dat geldt zowel voor de primaire productie, als voor het hoogwaardig netwerk van agrologistiek, verwerking, innovatie en kennisontwikkeling en -deling. De landbouw in Noord-Holland Noord speelt een belangrijke rol in het nationale agro-foodcomplex, dat wereldwijd toonaangevend is.

Duidelijk is wel dat de transitie-opgave in de landbouw substantiële gevolgen zal hebben voor Noord-Holland Noord. Hoe hier vorm aan te geven zal van gebied tot gebied en van ondernemer tot ondernemer verschillen. Oplossingen kunnen bijvoorbeeld liggen in korte economische ketens tussen boer en consument, of in verbrede landbouw met een combinatie van recreatie, toerisme en educatie. Agrotoerisme (mits kwalitatief goed ontwikkeld en in samenhang met andere doelen zoals biodiversiteit, lokale voedselketen, landschapsontwikkeling en identiteitsversterking) kan bijdragen aan het verdienvermogen van agrariërs. En daarnaast zitten er kansen in 'regeneratieve landbouw' die de kwaliteit van de bodem en het ecosysteem helpt herstellen.[11]

Om tot een goede afweging van belangen te komen, dient voor de agrarische sector inzichtelijk te zijn wat de ontwikkelingen zijn en welke (ruimtelijke) effecten daarvan worden verwacht. Veel algemene cijfers zijn reeds te vinden via CBS Statline en Agrimatie (samenwerking tussen de provincie Noord-Holland en Wageningen University & Research). Deze cijfers geven echter onvoldoende context voor het beantwoorden van een aantal kernvragen over de ontwikkeling van de agrisector in Noord-Holland Noord. Daarom laat de provincie, in overleg met de drie regio's in NHN, in 2025 een onderzoek uitvoeren. Het doel hiervan is het in beeld brengen hoe de agrisector in het Noord-Holland Noord ervoor staat en welke ruimtelijke en economische effecten worden verwacht van diverse trends en ontwikkelingen. Dit geldt zowel voor het totale gebied als voor de individuele regio's.

Transitie van de landbouw omvat ook transformatie naar meer technologie en meer synergie met andere bedrijfsvormen. Bedrijven in de voedselketen gaan dichter bij elkaar zitten. Voor het draagvlak en de slagingskans is het een vereiste om de innovatiekracht van de sector te betrekken bij het realiseren van de transitie. De veelheid aan initiatieven om emissies van broeikasgassen, stikstof en gewasbeschermingsmiddelen verder te reduceren, mineralen nog beter te benutten, teeltmaatregelen om watergebruik te verminderen en innovaties om water in tijden van een neerslagoverschot vast te houden is veelbelovend en tekenend voor de motivatie van de ondernemers om bij te dragen aan een duurzame manier van boeren waarbij het sluiten van kringlopen een middel is. De landelijke overheid ziet veel potentie in de productie van groen gas uit dierlijke mest en organische reststromen. De provincie

9 Provincie Noord-Holland, Startversie PPLG, p. 7
10 Minister van LNV, kamerbrief 'Toekomst landbouw', 25 november 2022
11 Provincie Noord-Holland, Voedselvisie Noord-Holland, 2020

Noord-Holland is gestart met een onderzoek naar de potentie van mestvergisting. De voorlopige resultaten zijn veelbelovend en inmiddels zijn eerste initiatieven gestart door agrarische collectieven.

Biodiversiteit herstellen en versterken

De biodiversiteit is in de afgelopen eeuw sterk afgenomen. De afgelopen jaren is de afname gestagneerd. Er is echter maar 15% van de oorspronkelijke ongestoorde natuursituatie overgebleven.[12] Om de biodiversiteit te herstellen en te versterken is het van belang om de condities te verbeteren, zodat de ecosystemen van de natuurgebieden robuuster worden. De overheden werken aan agenda's voor de korte, middellange en lange termijn voor maatregelen die bij moeten dragen aan natuurherstel en het verbeteren van de natuurkwaliteit in Natura 2000-gebieden, stikstofreductie en het herstel van biodiversiteit in het landelijk gebied. De maatregelen hebben onder andere betrekking op:

- natuurherstelmaatregelen in bestaande natuurgebieden;
- afronding van Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- realisatie van bos;
- 10% groenblauwe dooradering van het landelijk gebied;
- natuurinclusieve ruimtelijke ontwikkeling.

Om de biodiversiteit te versterken moet in de natuurgebieden de bodem- en waterkwaliteit op orde zijn. Natuurgebieden zijn te zien als brongebieden waar de grootste diversiteit aan soorten beschermd wordt. De onderling verbonden natuurgebieden vormen samen het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Enerzijds moet het natuurnetwerk afgerond worden door nieuwe natuur en de ontbrekende schakels in het natuurnetwerk te realiseren, anderzijds wordt een verbetering van de natuurkwaliteit in de bestaande natuurgebieden geambieerd. Dit vergt zowel optimalisatie van het beheer als van de milieu- en inrichtingscondities. Over het algemeen zullen de inrichting en het beheer erop gericht zijn om natuurlijke processen te herstellen.

Het volledig bereiken van de Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-doelen is van belang om gericht natuurbeleid te blijven uitvoeren voor bescherming en herstel van bedreigde soorten en habitattypen. Denk daarbij aan extra areaal voor specifieke natuurtypen of technische herstelmaatregelen. Typisch voor het Noord-Hollandse landschap is bijvoorbeeld het belang voor weidevogels. Maar door verdroging en een teruglopend voedselaanbod hebben die het moeilijk. Met andere provincies werkt Noord-Holland met het 'Aanvalsplan Grutto' aan maatregelen die deze tendens moeten keren.

12 Provincie Noord-Holland, Biodiversiteit in Noord-Holland, 2017





Met het scheppen van de juiste condities voor biodiversiteit en afspraken over beheer wordt een basiskwaliteit voor de natuur beoogd, zowel in de natuurgebieden als in overige gebieden. Met een samenhangend natuurnetwerk, inclusief ecologische verbindingszones en aangevuld met groenblauwe dooradering en verbetering van de bodemecologie en de waterkwaliteit maken we de natuurgebieden en landbouwgronden beter weerbaar tegen invloeden van buitenaf.

De bosuitbreiding tot 2030 die volgt uit de bossenstrategie van Rijk en provincies, bedraagt volgens de startversie van het PPLG voor de Wadden, de Kop en Westfriesland in totaal 29 hectare binnen het NNN en 292 hectare daarbuiten. Voor Noord-Kennemerland is dat respectievelijk 77 en 5 hectare. De uitbreidingsopgave voor het NNN in de binnenduinrand bedraagt voor de hele provincie Noord-Holland 300 hectare, en voor natuurverbindingen in de hele provincie 340 hectare.

In het kader van het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord is het de opgave om naast de kortetermijndoelen, kansen te signaleren voor nieuwe natuurontwikkelingen op lange termijn en te zoeken naar meerduidige oplossingen waarbij de natuur- en biodiversiteitsdoelen gecombineerd kunnen worden met andere doelen zoals het tegengaan van bodemdaling, het verlagen van de stikstofdepositie en het stimuleren van natuurinclusieve landbouw (waaronder agroforestry) rondom natuurgebieden. Veel natuurontwikkelingen kunnen vervolgens gecombineerd worden met doelen voor een beleefbaar landelijk gebied, zoals landschap-, erfgoed-, recreatie-, klimaat-, water- en bodemdoelen.

Natuurnetwerken verbinden met groenblauwe dooradering

Vijfentachtig procent van het Noord-Hollands grondgebied valt niet onder Natura 2000 of het Natuurnetwerk Nederland. Ook daar, zowel in het stedelijk als het landelijk gebied, gaat de biodiversiteit achteruit. Ook daar ligt dus een opgave. Een belangrijk instrument daarvoor in het landelijk gebied is, naast de kringlooplandbouw, de groenblauwe dooradering (GBDA).

Het aanleggen en versterken van de groenblauwe dooradering maakt deel uit van het nieuwe provinciale beleid, zoals voorgesteld in de startversie van het PPLG. De GBDA bestaat uit kleinschalige landschapselementen en is een belangrijk onderdeel van zowel het nationale als het provinciale programma landelijk gebied. Het moet onder andere bijdragen aan het behoud van de biodiversiteit, de doelen van de Kaderrichtlijn Water en het versterken van een recreatief aantrekkelijk landschap. De doelstelling is dat in 2050 10% van het landelijk gebied in Noord-Holland uit groenblauwe dooradering bestaat. De helft daarvan (5%) moet in 2030 gerealiseerd zijn. De huidige groenblauwe dooradering in de provincie is circa 3 tot 4%. Deze dooradering kan bestaan uit bomenrijen, houtwallen, heggen, hagen en andere houtige elementen, en uit natte elementen zoals slootkanten, natuurvriendelijke oevers, kruidenrijke bermen en akkerranden en poelen. Deze dooradering kan de natuurgebieden in Noord-Holland met elkaar verbinden. Behalve voor de biodiversiteit, heeft de groenblauwe dooradering ook waarde voor cultuurhistorie, landschappelijke identiteit en kwaliteit, recreatie, het watersysteem, water- en bodemkwaliteit en voor ecosysteemdiensten. In het Ontwikkelperspectief worden kansen gesignaleerd, de bestaande initiatieven geïnventariseerd en samengebracht met andere opgaven in Noord-Holland Noord.

Natuurinclusief inrichten van stedelijk en landelijk gebied

De basis voor het herstel van biodiversiteit wordt gelegd met een natuurinclusieve inrichting van het landelijk en stedelijk gebied. Natuurinclusief betekent ook dat de samenleving zorgt voor natuur en biodiversiteit door te opereren binnen de grenzen van natuurlijke systemen. Dus bijvoorbeeld geen uitstoot van schadelijke stoffen en geen onttrekking of vervuiling van bodem en water, maar bijdragen aan de gezonde leefomgeving en ecosysteemdiensten (drinkwater, zoetwaterbeschikbaarheid, plagenonderdrukking en bestuiving).

Waterberging in een natuurinclusieve stad kan bijvoorbeeld tegelijkertijd wateroverlast voorkomen,

bijdragen aan het verkoelen van de stedelijke omgeving, leefgebied zijn voor plant- en diersoorten en ruimte bieden voor ontspanning van mensen. Uitgangspunt is dat het natuurlijke bodem- en watersysteem bepalend is voor de ruimtelijke inrichting en natuurlijke processen daardoor ook beter benut kunnen worden. Denk aan water vasthouden waar sprake is van tekorten, water bergen waar sprake is van overlast en voedselproductie op de meest vruchtbare bodems. Bij een natuurinclusieve inrichting hebben de groenblauwe structuren die de stad en het land verbinden, de hoofdrol. Daarnaast dragen groene daken, groene tuinen, groene straatprofielen, parkinrichtingen en groenzones om de stad bij aan een natuurinclusieve stad.

Het doel is te komen tot een gezonde omgeving: groene(re) steden die bijdragen aan een gezond leefklimaat voor mens en dier, en een natuurinclusief landelijk gebied dat ruimte biedt aan duurzame voedselproductie, recreatie en condities voor een gezonde levensstijl. Zo'n omgeving combineert ook andere diensten zoals waterberging, verkoeling, en natuurgebieden die behalve voor de biodiversiteit ook van belang zijn om koolstof vast te leggen.

Groene, natuurinclusieve steden, dorpen en landelijk gebied bieden een aantrekkelijk perspectief om een sterkere relatie tussen stad en land te realiseren. De uitdagingen van klimaat-, natuur- en wateropgaven kunnen omgezet worden in nieuwe kwaliteiten en kansen voor recreatie dichtbij huis. Natuurinclusieve inrichting nodigt uit tot verblijven, wandelen en fietsen, ruimte voor buitenactiviteiten en lokale voedselproductie. De principes zijn ondersteunend voor een gezonde leefomgeving en kwaliteit van leven.



5.3. Perspectief voor ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie

Regionale en bovenregionale samenhang

Om de klimaatverandering en het gebruik van eindige grondstoffen af te remmen, is een ingrijpende verandering nodig van de economische structuur en de energievoorziening. In 2050 moet Nederland klimaatneutraal en circulair zijn, dus zo goed als vrij van fossiele brand- en grondstoffen. De Nederlandse Klimaatwet van 2023 bevat voor 2030 het doel van 55% minder CO_2-uitstoot ten opzichte van 1990, conform de Europese Klimaatwet.

Het uitbreiden en verduurzamen van de energie-infrastructuur is cruciaal voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen (zoals woningbouw, het vestigingsklimaat en verduurzaming van mobiliteit en landbouw). De energie-infrastructuur wordt steeds bepalender voor keuzes hierin. Dat vraagt om een integrale kijk op nieuwe energie-infrastructuur.

Op dit moment wordt nog vooral gebruik gemaakt van fossiele bronnen zoals kolen, olie en aardgas, maar het aandeel hernieuwbare energie neemt gestaag toe. In 2022 was het aandeel 15%, waarbij de groei vooral zit in wind- en zonne-energie.[13] Nederland heeft in EU-verband afgesproken om in 2030 minstens 27% van het totale energieverbruik op te wekken met hernieuwbare energie.

Ruimtelijk betekent dit, dat de energievoorziening zichtbaarder wordt in het landschap. Waren voorheen vooral de elektriciteitscentrales, onderstations en de hoogspanningsleidingen zichtbaar, nu geldt dat ook voor de opwek. Bovendien is een grote uitbreiding van de energie-infrastructuur noodzakelijk. Factoren als de ligging van een gebied, de bodem en de aansluiting op de energie-hoofdinfrastructuur gaan een rol spelen bij de functie die het gebied in de nationale en regionale energievoorziening heeft. Waar is geothermie mogelijk en waar passen windmolens en zonnepanelen? Hoeveel windenergie komt er van zee en waar leggen we de aansluiting met het stroomnet op land? Hoe groot wordt de rol van waterstof als energiebron en hoe zal dat zich ruimtelijk manifesteren? Is er koel- of proceswater beschikbaar voor bijvoorbeeld waterstofproductie en kan dit ook met zout water (om gebruik van zoetwater te beperken) of met effluent uit rioolwaterzuivering? En hoe verhouden de reststromen van waterstofproductie zich met de omgeving en de waterkwaliteit?

13 CBS, 2023

De ligging aan zee zal een stempel drukken op de ontwikkeling van het duurzame energienetwerk in Noord-Holland Noord, net als de nabijheid van het Noordzeekanaalgebied waar veel grote energievragers gevestigd zijn. In Noord-Holland Noord zelf zijn ook enkele grootverbruikers van energie gevestigd, met name datacenters en glastuinbouwbedrijven. Daarnaast moeten de havens en de Koninklijke Marine elektrificeren. Dat maakt dat de regio nu in beeld is als plek voor aanlanding van op zee opgewekte energie en doorvoer van energie naar gebruikers.

De energietransitie is al op gang. In 2021 kon de eerste Regionale Energiestrategie (RES 1.0) voor Noord-Holland Noord worden vastgesteld, opgesteld door een stuurgroep van provincie, hoogheemraadschap en gemeenten. Deze RES 1.0 is één van de 30 RES'sen die bijdragen aan een totaal van 35 TWh in 2030, zoals afgesproken in het Nationaal Klimaatakkoord (in het verlengde van het Klimaatakkoord van Parijs). In de RES Noord-Holland Noord zijn onder meer zoekgebieden aangewezen voor zonne-energie en windenergie tot 2030. Er is gerekend met 14 nieuwe windturbines van 3 MW en 2485 hectare nieuwe zonnepanelen op land, daken, parkeerplaatsen en geluidschermen, waarmee de totale opwek aan duurzame energie in Noord-Holland Noord in 2030 op 3,6 TWh komt. Er is ook een Regionale Warmtestructuur in opgenomen, die beschrijft hoe de beschikbare warmtebronnen en de warmtevraag in de regio op een logische, efficiënte en betaalbare wijze aan elkaar kunnen worden gekoppeld en welke consequenties dit heeft voor het aanleggen van warmtenetten. In 2025 zal het proces voor de RES 2.0 gaan starten.

Voor de circulaire economie is de nationale ambitie, in navolging van Europese afspraken, dat het grondstoffengebruik voor onze productie en consumptie in 2050 is teruggebracht binnen de planetaire grenzen. Deze ambitie is opgenomen en uitgewerkt in het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030. Want, stelt de minister in dat programma: 'Het wereldwijde gebruik van grondstoffen veroorzaakt 90% van het mondiale biodiversiteitsverlies, 90% van de waterschaarste en 50% van de broeikasgasemissies. Een circulaire economie is onmisbaar voor het halen van de klimaatdoelen. Ook maakt het ons minder afhankelijk van andere landen voor de levering van grondstoffen.'

De omslag naar een circulaire economie moet de komende jaren van de grond komen. In 2020 bestond 13% van de ingezette grondstoffen in de Nederlandse economie uit hergebruikte materialen. Dit is gelijk aan 2014.[14] Bovendien blijft het aandeel circulaire bedrijven in de totale Nederlandse economie al jaren stabiel rond de 6%.[15] In Noord-Holland is dat aandeel iets lager, namelijk 4,5%.[16] De transitie naar een volledig circulaire economie zal naar verwachting dan ook nog decennia duren. Bovendien zal dit gepaard gaan met een nieuwe ruimtevraag. Ook voor Noord-Holland Noord geldt dat het huidige economische systeem nog vooral gebaseerd is op fossiele bedrijvigheid. Hiervoor zal de komende jaren voldoende ruimte moeten blijven.

Aan de omslag naar hernieuwbare energie en circulaire economie zijn voor Noord-Holland Noord de volgende opgaven verbonden:

- een klimaatneutraal energiesysteem,
- toekomstbestendige netuitbreiding,
- clustering van energie en (circulaire) economie,
- voldoende ruimte voor (circulaire) economie.

Opgaven

Een klimaatneutraal energiesysteem
Om de doelstellingen te halen en klimaatverandering te beperken is een klimaatneutraal energiesysteem nodig. In Noord-Holland Noord zal dat voornamelijk bestaan uit windenergie van zee, opwek op land van wind- en zonne-energie, duurzame warmtevoorziening en waterstof. Ook is een uitbreiding van het stroomnet noodzakelijk. Deze is in dit hoofdstuk als afzonderlijke opgave benoemd. Aan de basis staat echter energiebesparing. Het verder besparen, beter verdelen en intelligenter benutten van energie beperkt de ruimtebehoefte van de energietransitie en spaart grondstoffen.

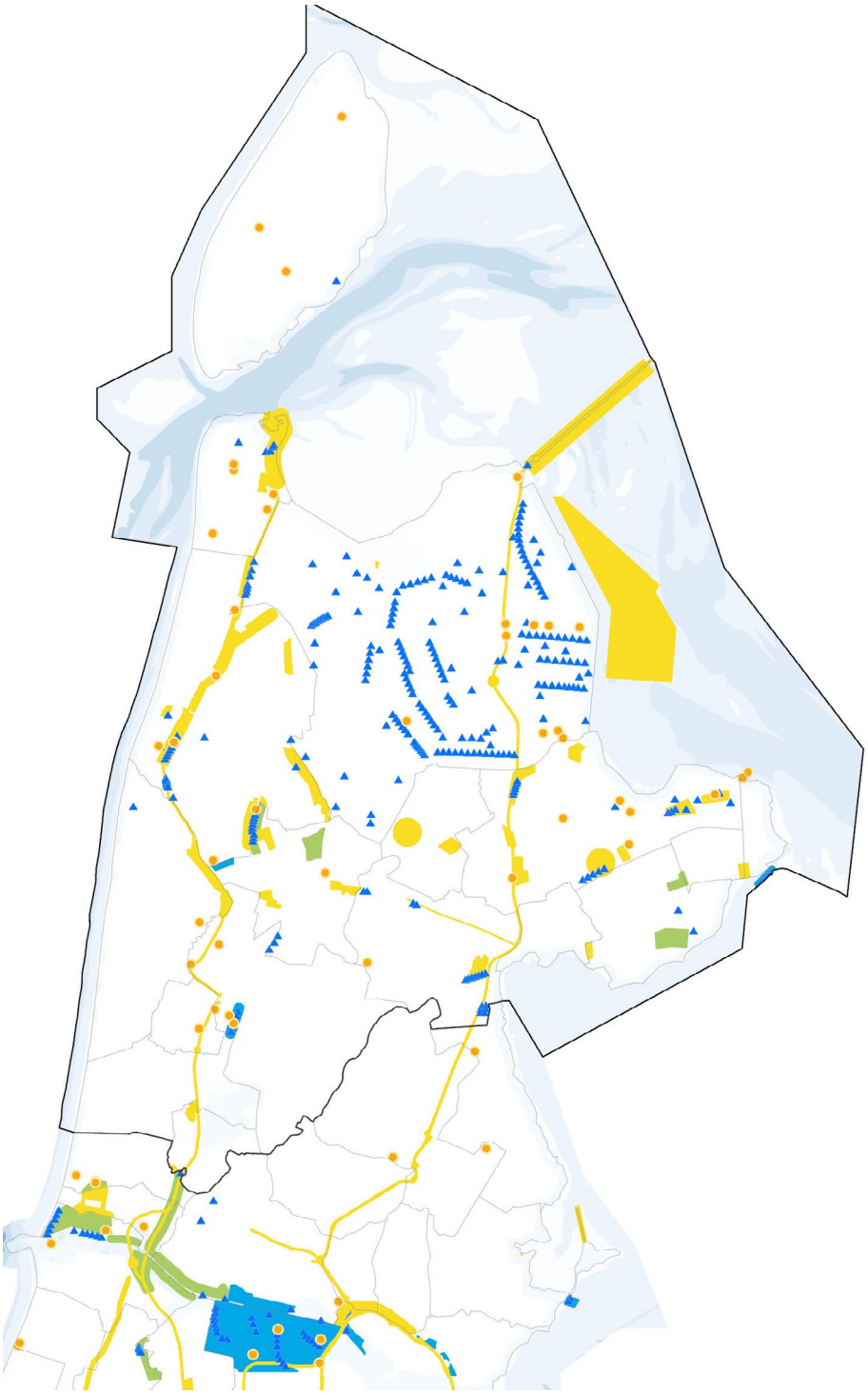
Op dit moment is nog onbekend hoe het energiesysteem er precies uit gaat zien. In het Nationaal Plan Energiesysteem (de conceptversie, juli 2023) is wel het traject voor het toekomstige energiesysteem uitgestippeld. Momenteel draait het systeem voor 20% op elektriciteit. Dat wordt maximaal 50% (al zullen bepaalde gebieden daarboven komen). Duidelijk is dat een groot deel daarvan opgewekt zal worden in windparken op de Noordzee. Het vorige kabinet heeft de landelijke ambitie voor wind op zee opgehoogd van 11,5 gigawatt (GW) naar 21 GW in 2030. In 2050 moet 70 GW van zee komen.[17] Noord-Holland Noord kan een belangrijke rol spelen in de 'aanlanding': de aansluiting van de op zee opgewekte energie op het nationale hoofdnet voor elektriciteit

14 CBS, 2023
15 Planbureau voor de Leefomgeving, Voortgangsbericht circulaire economie, 2022
16 Provinciale Circulaire Economie Rapportage Noord-Holland (PCER-NH), 2023
17 Ministerie van EZK, Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat / TenneT, Target grid, 2023

en de waterstofbackbone. Als zoekgebied voor de aanlanding van elektriciteit zijn Middenmeer en Den Helder/Schagen in beeld, en voor de aanlanding van waterstof Den Helder. De aanlanding stelt extra eisen aan de nieuwe hoogspanningsverbindingen in het hoofdnet voor elektriciteit (zie de opgave 'toekomstige netuitbreiding').

Naast grootschalige opwek op zee is opwek op land noodzakelijk. In de RES Noord-Holland Noord zijn zoekgebieden vastgesteld voor zon en wind op land. De ambitie is om 3,6 TWh (terawatt-uur) op te wekken in 2030. Daarvan komt 2,1 TWh van bestaande windmolens en zonnepanelen, of zon- en windprojecten die in uitvoering zijn of zo goed als zeker worden uitgevoerd ('pijplijnprojecten').[18] De opgave is nu om de overige 1,5 TWh te vertalen in operationele projecten voor wind- en zonne-energie.

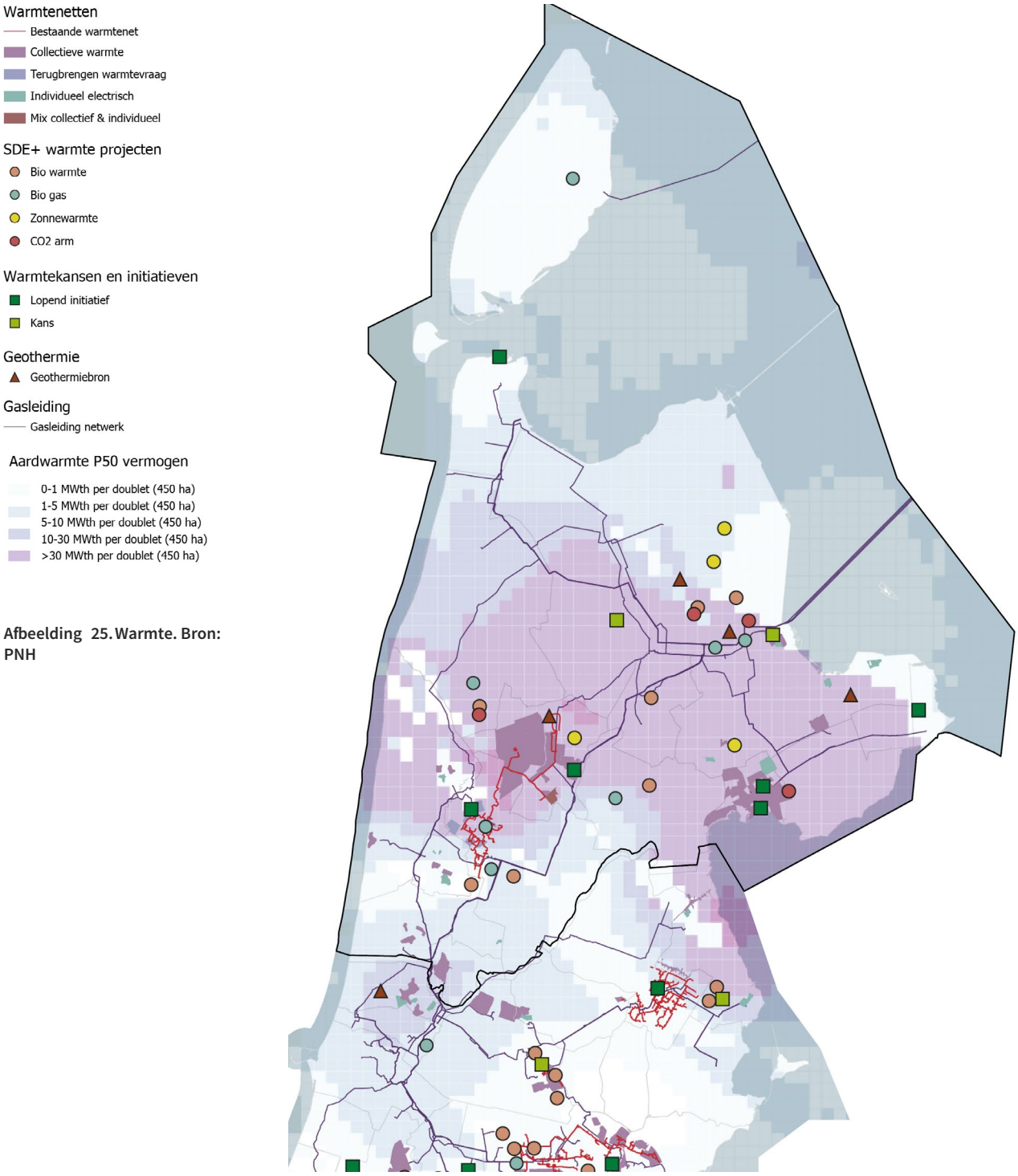
18 RES Noord-Holland Noord 1.0, 2021



Afbeelding 24. Energie opwek. Bron: PNH

Ook moet onze warmtevoorziening verduurzamen. Afhankelijk van lokale potenties ter plekke kan dat met restwarmte, geothermie, aquathermie of elektrisch. Nabijheid van afnemers en producenten van restwarmte is een belangrijke kans om verduurzaming te versnellen. Restwarmte is grofweg onder te verdelen in restwarmte afkomstig van industrie, datacenters en een (toekomstige) electrolyzer oftewel waterstoffabriek. Deze 'industrieën' kenmerken zich door een behoorlijk ruimtegebruik en een aanzienlijke visuele impact op de omgeving. Een deel hiervan is bestaande industrie waarbij restwarmte mogelijk gebruikt kan worden, maar een deel zoekt nog naar vestigingsplaatsen. De mogelijkheid van afzet van warmte is een extra criterium bij de vestigingsplaatskeuze.

Systemen voor geothermie worden specifiek aangelegd voor warmte en daarbij wordt al rekening gehouden met de afstand tot de warmteafnemer. Wel dient stilgestaan te worden bij de impact op de omgeving, want er is een werkend oppervlak voor nodig ter grootte van een voetbalveld en voor de installaties is een gebouw nodig dat ongeveer even hoog is als een woning van twee verdiepingen. Daarnaast mogen warmtenetten niet te dicht bij



Afbeelding 25. Warmte. Bron: PNH

drinkwaterleidingen komen omdat de temperatuur in deze leidingen laag genoeg moet blijven. In Westfriesland is geothermie een belangrijke vestigingsfactor voor de glastuinbouw.

Aquathermie-installaties zijn grotendeels aan het zicht onttrokken en kunnen vrijwel overal in het waterrijke Noord-Holland Noord worden toegepast. Watertransportleidingen concurreren vooral met andere kabels en leidingen in de ondergrond. Vooralsnog kennen we in Noord-Holland geen grote en lange transportleidingen zoals LinQ in Zuid-Holland. Op termijn worden wel steeds meer warmtenetten aan elkaar gekoppeld, dus verder onderzoek is wel nodig. Al met al wordt het steeds drukker in de ondergrond. Ook is onderzoek nodig om alle ondergrondse leidingen en tracés in kaart te brengen, met name om lock-ins te voorkomen en koppelingen te maken met bovengrondse inrichting.

Een nieuwe ontwikkeling is Hoge Temperatuuropslag (HTO) waarbij water met een temperatuur van 70 tot 90 graden Celsius op grote diepte wordt opgeslagen. Ook hier is nader onderzoek nodig naar de effecten en risico's (bijvoorbeeld van doorboring van bodemlagen).

Daarnaast is duurzame (groene) waterstof een onmisbaar onderdeel van het toekomstige energiesysteem. Voor elektrolyse (de productie van waterstof) is veel stroom nodig. 'Groene' waterstof wordt geproduceerd met stroom uit hernieuwbare bronnen. Het aandeel groene waterstof in de toekomstige Nederlandse energievoorziening is onzeker. Richting 2035 en verder zal een steeds groter deel van de opgewekte groene elektriciteit gebruikt worden voor de productie van waterstof. Het concept-NPE (Nationaal Plan Energiesysteem) spreekt over 15-20 GW in 2040. Groene waterstof zal met name ingezet worden in de energie-intensieve industrie: voor hoge-temperatuurwarmte en als grondstof. Er is bijvoorbeeld een grote hoeveelheid waterstof nodig voor het produceren van duurzame brandstoffen. Waterstof wordt in andere sectoren alleen ingezet op plekken waar geen redelijk alternatief is. Daarnaast speelt waterstof als energiedrager een rol in de flexibiliteit om het wisselende aanbod van zon en wind op te vangen.

In het concept Programma Energie Hoofdstructuur (PEH, 2023) heeft het Rijk voorkeursgebieden aangewezen voor de ontwikkeling van grootschalige elektrolyse op land (meer dan 100 MW), onder meer in het Noordzeekanaalgebied. Daarnaast zal de productie van waterstof in toenemende mate plaatsvinden op zee. Kleinschalige elektrolyse kan volgens het PEH ook plaatsvinden nabij een hoogspanningsstation.

Aandachtspunten bij de productie van waterstof op land zijn de beschikbaarheid van zoetwater en de invloed op de waterkwaliteit. Productie met behulp van zeewater heeft de voorkeur in verband met de schaarste aan zoetwater. Daarnaast moet de locatie toekomstbestendig zijn, waarbij ook de mogelijke afgifte van restwarmte in beschouwing moet worden genomen.

Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Holland Noord is in het bijzonder de infrastructuur voor waterstof relevant. De waterstofbackbone tussen de Eemsdelta in Groningen en het Noordzeekanaalgebied gaat door Noord-Holland Noord lopen, en ook de bestaande gasinfrastructuur in de Noordzee die grotendeels aanlandt in Den Helder kan, indien geschikt, mogelijk worden ingezet voor het transport van waterstof.

Toekomstbestendige netuitbreiding

Elektriciteit zal een steeds grotere plaats in de nationale energievoorziening innemen. Er komen steeds meer elektrische auto's op de weg, bedrijfsprocessen elektrificeren, warmtepompen gebruiken elektriciteit, enzovoort. Het elektriciteitsverbruik zal in 2050 ten minste twee- tot driemaal zo hoog zijn als nu. Dit blijkt uit de II3050 scenario's (de 'integrale infrastructuurverkenning 2030-2050' waarvan in 2023 de tweede editie uitkwam). Alle scenario's gaan uit van een toename van de elektriciteitsvraag van 180-250% ten opzichte van 2019.

Het tijdig en op de juiste plaats realiseren van adequate elektriciteitsnetten is daarmee de hoofdopgave om verduurzaming, vestiging en verplaatsing van bedrijven en de woningbouwopgave mogelijk te maken, alsmede de elektrificatie van de mobiliteit. Dit leidt al op de korte termijn tot een forse uitbreidingsopgave voor het elektriciteitsnetwerk: toevoeging en uitbreiding van een groot aantal voorzieningen, nieuwe hoogspannings- en middenspanningsleidingen en wezenlijke keuzes over uitbreidingsinvesteringen ten behoeve van de regionale energie-infrastructuur.

Onder meer is een nieuwe 380 kV-hoogspanningsverbinding tussen de Kop van Noord-Holland en het Noordzeekanaalgebied noodzakelijk.[19] 380 kV-leidingen zijn de hoofdverbindingen in het stroomnet met de grootste capaciteit. Deze hoofdspanningsleiding maakt deel uit van de landelijke ring, de ruggengraat van het Nederlandse elektriciteitsnet. In het zuiden sluit die aan op een nieuw te bouwen 380/150 kV-transformatorstation op de bestaande lijn tussen Beverwijk en Diemen, mogelijk later nog aangevuld met een 150 kV-deel, en

19 Ministerie van EZK, Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK)

in het noorden op een nieuw te bouwen 380/150 kV-station dat de verbinding legt met het bestaande 150 kV-station Middenmeer. De 380 kV-leiding moet gaan bestaan uit twee circuits (twee sets draden), of vier circuits als er windenergie van zee aanlandt in de Kop van Noord-Holland (tenzij de aanlanding plaatsvindt in de vorm van waterstof). In de periode tot september 2025 werkt de provincie samen met de gemeenten aan een Regioadvies voor het ministerie van KGG.

De gevolgen van deze grootschalige energie-infrastructuurontwikkelingen op brede welvaart en de ruimte zijn onderzocht. Rekening houdend met water en bodem zijn van toepassing op de locatiekeuzes van vitale en kwetsbare energie-infrastructuur. De consequenties voor de landschappelijke kwaliteit en het erfgoed vragen om een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van die nieuwe infrastructuur. De aanleg kan grote gevolgen hebben voor het cultuurhistorisch landschap in de Wieringermeerpolder en gebieden die vanwege hun openheid zijn aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap. Bovendien is een Heritage Impact Assessment nodig als de hoogspanningsleidingen de Unesco-werelderfgoederen van de Beemster en/of de Hollandse Waterlinies doorsnijden.

Een ander belangrijk onderdeel van het toekomstige stroomnet is de opslag van elektriciteit. Daar is nog geen provinciaal beleid voor, maar er komen wel al aanvragen binnen bij gemeenten. Batterijen zijn belangrijk om in de toekomst het systeem in balans te houden. Om ze te produceren zijn echter schaarse grondstoffen zoals lithium nodig, reden waarom opslag van energie vooralsnog niet mogelijk is binnen een 100% circulaire economie. TenneT verwacht dat er tot 2030 9 GW aan batterijcapaciteit nodig is. Omdat het verwachte overschot aan energie in Noord-Holland vrij laag is, is ook de behoefte aan batterijen tot aan 2030 laag: volgens TenneT minder dan 200 MW. Batterijen worden bij voorkeur geplaatst nabij hoogspanningsstations en dichtbij wind- en zonneparken, maar nader onderzoek is nodig om tot aanvullend ruimtelijk beleid te komen.[20]



Naast deze grootschalige voorzieningen, omvat de versterking van het elektriciteitsnet ook tal an kleinschaligere uitbreidingen. Liander noemt verzwaring van het (meer lokale) middenspanningsnet met 10/20/50 en 150 kV elektra-infrastructuur, nieuwe kabeltracés (2100 km), 945 nieuwe transformatorhuisjes (van circa 30 m2 per stuk), 15 nieuwe middelgrote transformatorstations (van 2,5 tot 10 hectare per stuk) en uitbreiding van 23 bestaande transformatorstations.

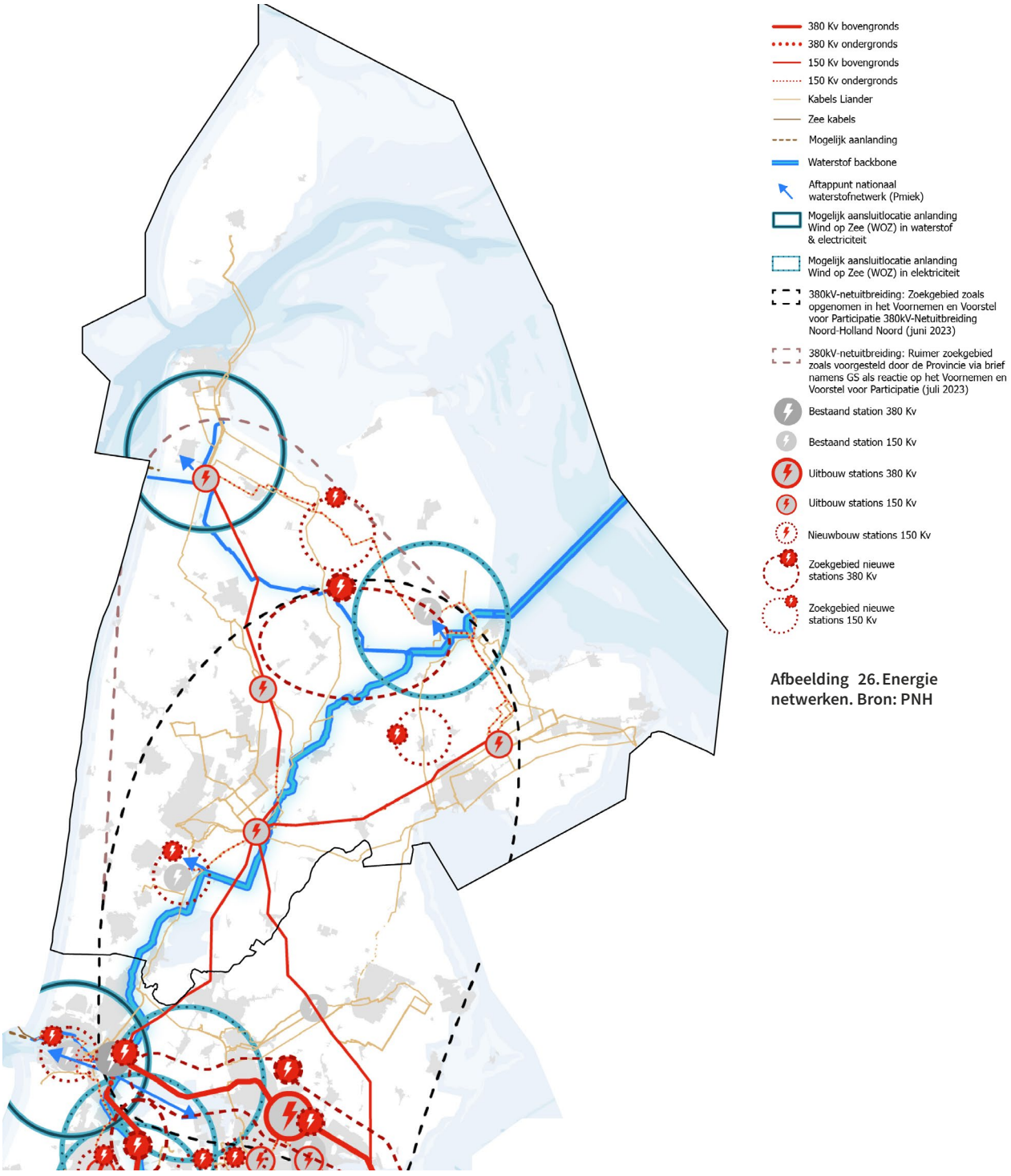
In de ‘Handreiking voor transformatorstations’ stuurt de provincie zo veel mogelijk op locaties op bedrijventerreinen of kassencomplexen. Dat beperkt de invloed op het landschap, maar kan ten koste gaan van de ruimte voor bedrijvigheid. Het vergroot dan de opgave om bedrijventerreinen te intensiveren en beter te benutten. Tegelijkertijd is de realiteit dat vanuit het technische perspectief de locaties op bedrijventerreinen vaak snel afvallen, en dan toch weer wordt gezocht in het landelijk gebied. Dat er energievoorzieningen worden aangelegd in het landelijk gebied is onontkoombaar. Maar om dit succesvol te laten verlopen vraagt het om integratie met de andere transities, volgend uit bijvoorbeeld ‘Water en bodem en het perspectief ‘Landbouw en natuur’. Ruimte maken voor het energiesysteem van de toekomst is kortom geen op zichzelf staande inpassingsopgave, maar een gebiedsontwikkelingsopgave.

Voor de verduurzaming van het transport over de weg en het water is laad- en tankinfrastructuur nodig. Huidige batterijen hebben een vermogen van 350 kW per laadpunt. In de toekomst komen er ook laders van meer dan 1 MW voor vrachtwagens, maar die zullen vanwege de netcongestie niet overal geplaatst kunnen worden. Ook waterstof, biobrandstoffen en synthetische brandstoffen gaan een belangrijke rol spelen in de energiebehoefte van de mobiliteit. Daarvoor moet een infrastructuur worden opgetuigd van nieuwe tankstation-concepten. Vanwege de netcongestie en de vereiste veiligheidscontouren zullen die niet overal geplaatst kunnen worden. Uiteindelijk zullen alle tankstations met fossiele brandstoffen vervangen moeten worden.

20 Ministeries van EZK en BZK, Ontwerp Programma Energie Hoofdstructuur, 2023

Clustering van energie en (circulaire) economie
Tot op heden volgt het aanbod van energie de vraag. Overal waar energie nodig is, wordt een aansluiting gerealiseerd, ook als het om heel veel energie gaat. Dat systeem is niet meer houdbaar. Er is nu al sprake van netcongestie: de capaciteit van het elektriciteitsnet is bereikt. Het zal de komende tijd moeten veranderen in een aanbodgestuurd systeem, waarbij het aanbod van hernieuwbare energie de leidende factor is en de vraag reageert.[21] Dat betekent concreet dat nieuwe grootverbruikers van energie zich moeten gaan vestigen nabij de hoofdinfrastructuur voor de betreffende energievorm (zoals stroom, waterstof en warmte). Door vraag, aanbod en opslag te bundelen is er minder energieverlies en wordt de ruimte efficiënter gebruikt.[22] Energie-infrastructuur wordt daarmee

21 TenneT, **Target grid, 2023**
22 Provincie Noord-Holland, Omgevingsvisie NH2050, 2018

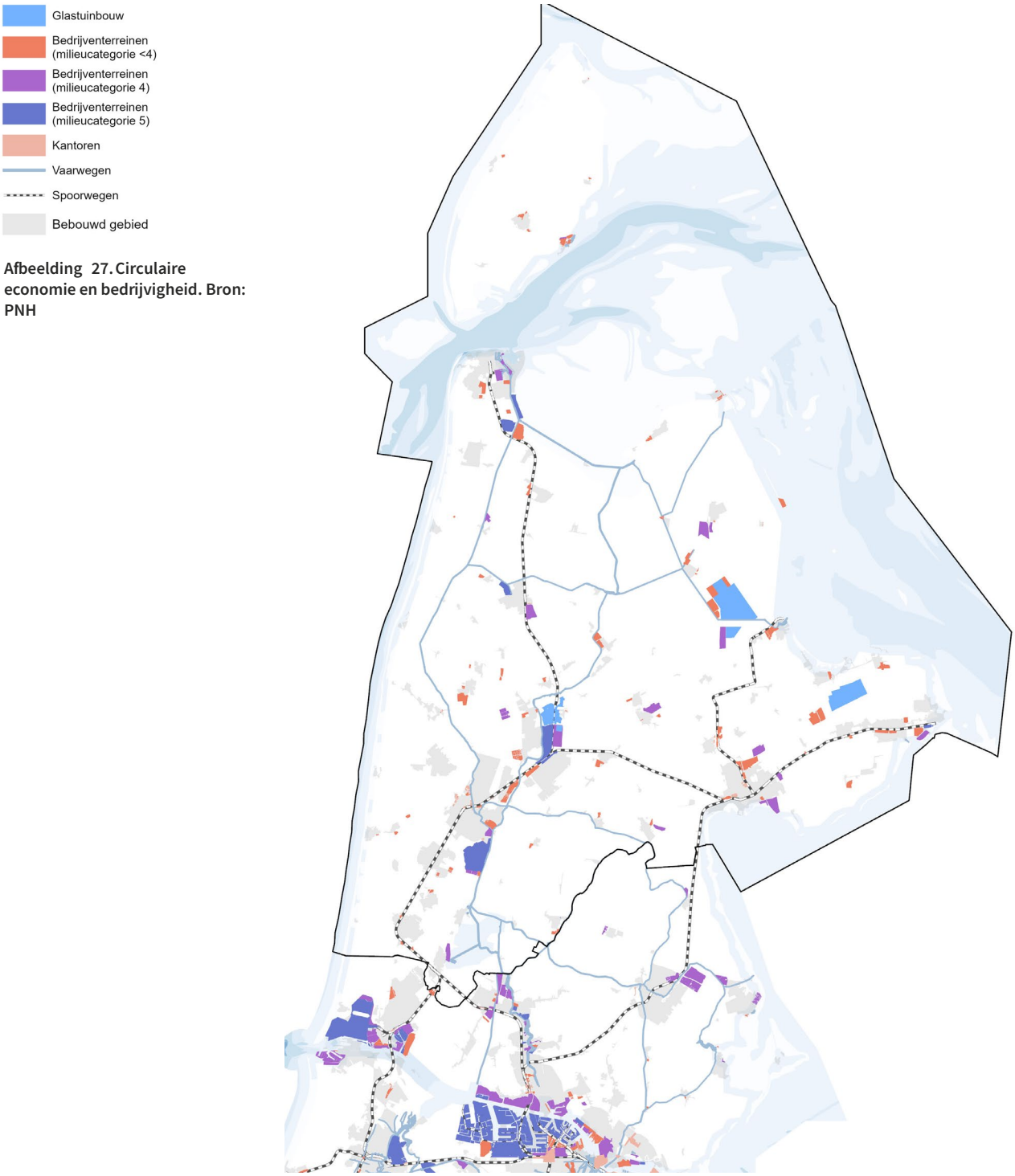


Afbeelding 26. Energie netwerken. Bron: PNH

ook een vestigingsplaatsfactor, en dus sturend voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen.[23]

Andersom betekent dit ook dat knooppunten in het energienet bij voorkeur gesitueerd moeten worden op plaatsen waar ook ruimte voor economische ontwikkeling is. In de Energievisie (inmiddels wordt gewerkt aan een Energievisie 2.0) voor Noord-Holland Noord is een strategie op hoofdlijnen ontwikkeld voor de regio. De eerste stappen in deze strategie zijn 1) energiebesparing; 2) vraag en aanbod bij elkaar brengen; 3) inzet op alternatieve energiedragers; en 4) inzet op slimme oplossingen. De vijfde stap is de inzet op een robuust en toekomstbestendig netwerk rondom de knooppunten regio Alkmaar, Hoorn en Den Helder. Op en rond deze knooppunten vinden veel ruimtelijk-economische ontwikkelingen plaats met invloed op het energiesysteem. Voor Middenmeer geldt dat ook, als gekozen wordt om hier de aanlanding van wind op zee te realiseren. In het landelijk gebied wordt in het bijzonder ingezet op slimme oplossingen.

23 Expertteam Energiesysteem 2050, **Outlook energiesysteem 2050, 2023**



Afbeelding 27. Circulaire economie en bedrijvigheid. Bron: PNH

Voldoende ruimte voor (circulaire) economie
De omslag naar circulaire economie (naast de energietransitie) zal in Noord-Holland Noord hoofdzakelijk plaatsvinden op de bedrijventerreinen (zowel bestaande als nieuwe). Er is ruimte nodig voor nieuwe circulaire bedrijven en bestaande bedrijven zullen steeds meer voor circulaire productietechnieken gaan kiezen. In de overgang naar de circulaire economie is waarschijnlijk voor een lange periode extra ruimte en transportcapaciteit nodig, als nieuwe circulaire technieken (afval als grondstof) en de oude lineaire technieken (van grondstof naar afval) naast elkaar bestaan.

Wat de ruimtelijke consequenties van de circulaire economie precies zullen zijn is nog onbekend. Onlangs (november 2024) is de 'Ruimtelijke verkenning circulaire werklocaties in de provincie Noord-Holland' beschikbaar gekomen. Landelijk wordt ervan uitgegaan dat er een behoefte van 15% extra oppervlakte bedrijventerrein nodig is vanwege de transitie naar circulaire economie. Er is vooral behoefte aan bedrijventerreinen met een hogere milieucategorie. Ook is onbekend hoe groot de (tijdelijke) ruimtevraag voor circulaire bedrijven precies is. De ontwikkeling van en op bedrijventerreinen is de ruimtelijke weerslag van een transitie die veel breder is, waarbij bedrijventerreinen een grotere bijdrage kunnen leveren aan klimaatadaptatie, een grotere biodiversiteit, energietransitie en een grotere ruimtelijke kwaliteit. Noord-Holland Noord geldt ook als 'tuin van innovatie'.[24] Die concentreert zich rond vijf economische activiteiten, elk met eigen kansen op circulariteit: veredeling van zaad en bloembollen, energy & health, blauwe (zee- en kustgerelateerde) economie, bouw- en onderhoudseconomie en digitalisering als versneller. Momenteel wordt gewerkt aan een economische agenda voor Noord-Holland Noord met als speerpunten groen (agri), blauw (water) en energie. Deze speerpunten zijn nu ook al vigerende beleidsambities op basis van het Ambitiedocument Holland Boven Amsterdam uit 2017 (met een focus op agri, water, energie en toerisme).[25]

Om de kansen die hieruit voortvloeien optimaal te benutten, moet worden ingezet op het volledige economische systeem. Dat omvat bijvoorbeeld ook de samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen ('triple helix'), het onderwijsaanbod en de woningmarkt. Ook de hiermee gepaard gaande landschappelijke inpassingsvragen en de vraag naar een goede omgevingskwaliteit zijn belangrijke aandachtspunten.

Het streven naar brede welvaart vraagt om een goed verbond tussen economie en ecologie. Dit is ook belangrijk voor het vestigingsklimaat in de regio. Een belangrijk aspect van de circulaire economie is de biobased economie. Daarvoor is een vitale ondergrond cruciaal, want de bodem en het watersysteem vormen letterlijk en figuurlijk de basis voor deze economie. Om de ruimte efficiënter in te zetten is het belangrijk dat bedrijven die hun producten en grondstoffen over het water kunnen laten vervoeren dat ook werkelijk doen. Watergebonden bedrijventerreinen moeten weer via het water worden bevoorraad. In Noord-Holland Noord zijn bedrijventerreinen in Den Helder en in Alkmaar (de Boekelermeer) watergebonden.

Voor de bedrijven zelf zijn uiteindelijk de eigen vestigingsfactoren op bedrijventerreinen essentieel. Opgave is om bestaande bedrijventerreinen te verduurzamen en circulair te maken. Bedrijventerreinen en werklandschappen kunnen eveneens bijdragen aan de biodiversiteitsdoelstellingen. Daarbij moeten we zuinig en slim omgaan met de beschikbare fysieke ruimte en milieuruimte. Want ook in een circulaire economie is (milieu)ruimte nodig, bijvoorbeeld voor de opslag, scheiding en verwerking van materialen en reststromen. In Noord-Holland Noord zijn terreinen met een milieucategorie van 4 of hoger schaars. De Boekelermeer in Alkmaar is het enige terrein met een milieucategorie van 5.3. Het verduurzamen van bedrijventerreinen betekent ook het gebruik van duurzame bestel- en vrachtwagens. Deze zullen duurzame brandstoffen nodig hebben die ook geladen/getankt moeten worden. Dit heeft ook impact op het energienet en de netcapaciteit.

Verder is het essentieel om voldoende ruimte voor reguliere bedrijventerreinen te houden. In het Rijksprogramma Werklocaties worden hiervoor de contouren geschetst. In de kamerbrief 'Ruimte voor economie' heeft het Rijk aangegeven prioriteit te geven aan verduurzaming van de industrie, campusontwikkeling en innovatie, een goed vestigingsklimaat voor het midden- en kleinbedrijf en voldoende ruimte voor grootschalige bedrijfsvestigingen.[26] Bedrijventerreinen en werklocaties hebben een grote economische en maatschappelijke betekenis. Zo is 30% van de werkgelegenheid daar gelokaliseerd. In de komende

24 Rabobank, Noord-Holland Noord als tuin van innovatie, 2023
25 Bestuurlijk Afstemmingsoverleg (BAO), Ambitiedocument Holland Boven Amsterdam 2040, 2017. Het BAO wordt gevormd door bestuurders uit de regio Noord-Holland Noord en de provincie Noord-Holland.
26 Ministerie van EZK, kamerbrief 'Ruimte voor economie', 2022

jaren groeit de behoefte aan bedrijventerreinen. De ambities om de autonome groei, circulariteit, duurzame energievoorziening en de wateropgave te faciliteren, vragen om extra ruimte.[27]

Naast het beter benutten van bestaande terreinen is er een autonome uitbreidingsvraag naar nieuwe bedrijventerreinen. Deze verschilt afhankelijk van het gebruikte WLO-scenario (laag en hoog).[28] Van 2020 tot 2040 gaat het volgens de behoefteraming Noord-Holland Noord (2021) om:

- Westfriesland: 11-73 hectare,
- Regio Alkmaar: 12-99 hectare,
- Kop van Noord-Holland: 6-71 hectare (zonder additionele vraag vanuit maritiem/offshore en datacenters).

Hierbij is geen rekening gehouden met een eventueel additionele vraag of overloop vanuit de MRA, waar grote tekorten aan bedrijventerreinen zijn. Het planaanbod in de regio's van Noord-Holland Noord kan hier voor een deel in voorzien. Het bedrijfsleven in Noord-Holland Noord wil onder voorwaarden voorzien in alternatieve locaties voor bedrijven die in Amsterdam, de Zaanstreek of de IJmond moeten wijken van hun huidige locatie. Als belangrijke randvoorwaarde geldt dat ze moeten aansluiten op de bedrijvenstructuur en infrastructuur van de betreffende regio. En daarmee meerwaarde hebben voor zowel de te verplaatsen bedrijven als de betreffende regio.

Rekening houdend met het harde planaanbod op 1 januari 2020 en vervangingsvraag vanwege transformatie van bedrijventerreinen levert dat tot 2040 een netto behoefte op van:

- Westfriesland 6 tot 68 ha,
- Regio Alkmaar: -35 tot 52 ha,
- Kop van Noord-Holland: -52 tot 13 ha.

In de verschillende Convenanten Werklocaties (die zich richten op de periode tot 2030) hebben provincie en gemeenten vastgelegd uit te gaan van het hoge scenario. Of deze vraag zich werkelijk voordoet, wordt continu gemonitord. De planontwikkeling voor nieuwe bedrijventerreinen is adaptief en wordt gebaseerd op deze monitoring. Uit het monitoren van de bedrijventerreinensituatie (stand augustus 2023) blijkt dat de afgelopen jaren (2021-2022) de uitgifte – en daarmee de totale omvang van de in gebruik zijnde bedrijventerreinen – een stuk groter is dan op basis van de behoefteraming werd verwacht. In regio Alkmaar is nu nog zo'n 55 ha uitgeefbaar. In de Kop is dat nog 41 ha, waar de combinatie van zeehaven-luchthaven in Den Helder economisch van groot belang is voor de regio. De synergie die dit kan opleveren gaat gepaard met een vraag naar ruimte. In Westfriesland is nog slechts 4,5 ha bedrijventerrein beschikbaar. Weliswaar lijkt er nog aanbod in de regio's Alkmaar en Kop van Noord-Holland, maar dit is door harde reserveringen (totaal zo'n 30 ha) nog beperkt tot totaal zo'n 50 ha. In Westfriesland is het aanbod vrijwel geheel uitgegeven. Die toegenomen krapte wordt versterkt door de druk vanuit andere functies op bestaande terreinen, zoals transformatie naar wonen of invulling voor energie-infrastructuur. Dit is voor Westfriesland aanleiding geweest om te werken aan twee uitbreidingslocaties. Ook de regio Alkmaar onderzoekt of er nog mogelijkheden zijn voor nieuwe locaties. In 2025 start PNH met een nieuwe behoefteraming voor Noord-Holland Noord in samenwerking met de regio.

De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen brengt opgaven met zich mee op het gebied van de mobiliteit en de beschikbaarheid van energie. Nu al doen zich knelpunten voor in de (energie-)infrastructuur. Met een toenemend aantal inwoners en een werkgelegenheid die niet evenredig meegroeit, nemen die knelpunten verder toe. De opgave van een mobiliteitstransitie (uitgewerkt onder het volgende perspectief 'Leefbare steden en regio's') moet bijdragen aan oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid. Daarbij moet niet alleen gekeken worden naar vervoer over de weg, maar ook over water. Daarnaast kan de zogenaamde werkgeversaanpak (minder autoverkeer in de spits) bijdragen aan de verduurzaming van het woon-werkverkeer.

Verder is voor een goed economisch vestigingsklimaat de factor arbeid van groot belang. Er zijn echter te weinig vakmensen in Noord-Holland Noord werkzaam en te veel vakmensen hebben een baan buiten de regio (met name in de MRA). Dit vergt, naast voldoende geschikte woningen in een aantrekkelijke woonomgeving met een passend voorzieningenniveau, ook adequate onderwijsvoorzieningen. Het gebrek aan hoger onderwijs zorgt voor een trek van jongeren uit de regio naar de grote stad, en passend onderwijs is essentieel voor de (circulaire) economie. Dit is ook opgenomen in de onlangs vastgestelde en breed

27 Economisch Forum Holland boven Amsterdam, Naar toekomstbestendige bedrijventerreinen, strategische visie van het bedrijfsleven in en boven het Noordzeekanaal (2023)

28 WLO staat voor Welvaart en Leefomgeving. De WLO-scenario's worden opgesteld door het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

gedragen Human Capital Agenda voor Noord-Holland Noord.[29]

In de regio zijn verschillende grote logistieke bedrijven gevestigd. Logistiek vastgoed, zoals hubs, op- en overslaglocaties en distributiecentra zijn cruciaal voor efficiënt en duurzaam transport. Het is een opgave om grootschalig logistiek vastgoed mogelijk te blijven maken en de ruimte zo efficiënt en optimaal mogelijk te benutten. Dat kan bij nieuwe (grootschalige) logistieke ontwikkelingen onder meer via clustering, slim en meervoudig ruimtegebruik, herontwikkeling van bestaande terreinen, inpassingsmaatregelen en duurzaamheidseisen aan de gebouwen. Op de (bestaande) bedrijventerreinen en hublocaties moet vervolgens voldoende ruimte zijn voor de transitie naar zero-emissie. Dit houdt in dat er wordt nagedacht over de oplaadfaciliteiten voor elektrische transportmiddelen en de daarvoor benodigde capaciteit op het elektriciteitsnet.

Inzet is om bedrijventerreinen een grotere bijdrage te laten leveren aan brede welvaart en ruimtelijke kwaliteit via bijdragen aan grote transities zoals energietransitie, mobiliteitstransitie, klimaatadaptatie, biodiversiteit en circulariteit. Zo zal het bedrijventerrein Boekelermeer in Alkmaar zich sterk ontwikkelen in relatie tot de energietransitie. Het georganiseerde bedrijfsleven in Noord-Holland Noord heeft bovendien de ambitie dat alle bedrijventerreinen energieneutraal zijn in 2040. De vraag kan aan de orde komen welke consequenties de nieuwe opgaven hebben voor de locatiekeuze van nieuwe bedrijventerreinen, zoals afgestemd op water en bodem en de clustering van economische ontwikkeling bij knooppunten van het energienetwerk. Clustering van bedrijven naar bijvoorbeeld productie- en afzetketens of specialisme bevordert cross-overs, levering van geïntegreerde producten en diensten. Dergelijke clusters kunnen de economische ‘ecosystemen’ versterken.

De haven van Den Helder heeft een sleutelpositie in de energietransitie op de Noordzee en met de Koninklijke Marine voor de veiligheid in de wereld. Onlangs hebben de provincie, gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/ Den Helder gesloten. Hiermee streven de drie partijen naar een optimale benutting van het havengebied (civiel en militair), versterking van de maritieme stadsontwikkeling, verbetering van de bereikbaarheid, klimaatbestendigheid en waterveiligheid en ondersteuning van de energietransitie. In het bestuursakkoord wordt ingezet op de ontwikkeling van zowel een ‘Maritime Maintenance Valley’ als een ‘Energy Maintenance Valley’. Hiervoor dient ruimte te worden gerealiseerd in de zeehaven en het achterland van het havengebied van Den Helder. Uitgangspunt is civiel-militaire samenwerking ter versterking van de maritieme maakindustrie die verbonden is aan de Koninklijke Marine en aan de offshore-sector. Onze maritieme maakindustrie is van grote strategische waarde. Om deze sector te versterken is actiever industriebeleid van het Rijk noodzakelijk. Den Helder is in de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie in beeld als locatie om hoogwaardige marineschepen te ontwerpen, bouwen en onderhouden.[30]

De marine is en blijft een belangrijke werkgever in Den Helder en daarmee een belangrijke economisch structurerende factor voor de regio. Het ondersteunen van de ontwikkeling van de defensieorganisatie richting een moderne krijgsmacht in Den Helder, is in het bestuursakkoord een nadrukkelijk aandachtspunt.



29 Human Capital Agenda Noord-Holland Noord, opgesteld in opdracht van het Regionaal Platform Arbeidsmarktbeleid Noord-Holland Noord en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, 2023

30 Ministeries van Economische Zaken en Klimaat, Infrastructuur & Waterstaat, Defensie, Buitenlandse Handel & Ontwikkelingssamenwerking en Financiën, No guts, no Hollands Glorie! Sectoragenda Maritieme Maakindustrie In actie voor een veilig, duurzaam en welvarend Nederland, oktober 2023

5.4. Perspectief voor leefbare steden en regio's

Regionale en bovenregionale samenhang

In het verstedelijkingspatroon van Noord-Holland Noord doet de grootste groei qua woningbouw zich voor in Regio Alkmaar en in Hoorn. Deze gebieden zijn onderdeel van het ***daily urban system*** van de Metropoolregio Amsterdam. Alkmaar en Hoorn zijn daarom als onderdeel van Bereikbare Steden in het programma Bouwen en Wonen van de MRA zijn opgenomen.

De westelijke verstedelijkingzone, waar Regio Alkmaar deel van uitmaakt, strekt zich uit van Beverwijk (in de MRA) tot en met Dijk en Waard. Dankzij de nabijheid van en de verbindingen met de Metropoolregio Amsterdam en de aantrekkelijke landschappelijke omgeving biedt deze zone een aantrekkelijk woon- en vestigingsmilieu. De druk op de wegen, openbaar vervoer, recreatiegebieden en leefbaarheid neemt echter toe. Mobiliteit is al een knelpunt. De kernen zijn omringd door gebieden die bij het Natuurnetwerk Nederland horen of zijn aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap. Er is weinig ruimte om naar buiten, het landelijk gebied in, te groeien.

Ook Westfriesland ligt gunstig ten opzichte van de dynamische Amsterdamse regio, met goede verbindingen over de weg en het spoor. Dankzij de verbetering van de Westfrisiaweg ligt er nu een goede verbinding met het oostelijke deel van Westfriesland. Richting het oosten, Flevoland en verder naar Duitsland, sluit de nieuwe verbindingsweg aan op de Houtribdijk tussen Enkhuizen en Lelystad. Naast Hoorn bieden de stedenband Hoogkarspel-Enkhuizen ('Bandstadmodel') en Obdam ook mogelijkheden voor verdere verstedelijking, in combinatie met de Westfriese Lijn.

In de Kop van Noord-Holland is de verstedelijkingsdruk lager. Het stedelijke centrum in deze regio is Den Helder, terwijl Schagen als OV-knooppunt ook een belangrijke regiofunctie vervult. Rondom deze stedelijke regio's ligt in Noord-Holland Noord een groot aantal dorpen en kleinere steden. Met name kleine kernen kennen over het algemeen een sterk gemeenschapsgevoel. De leefbaarheid staat er echter onder druk vanwege een teruglopend voorzieningenniveau.

Binnen het perspectief 'Leefbare steden en regio's' staat Noord-Holland Noord voor de volgende opgaven:

- aanpak van het woningtekort,
- transitie van de bestaande gebouwde omgeving,
- leefbaarheid en brede welvaart,
- duurzame mobiliteitstransitie,
- groei van toerisme en de recreatiebehoefte,
- behoud en ontwikkeling van landschap en erfgoed.

Daarnaast worden hier ook de thema's gezonde leefomgeving en cultureel erfgoed benoemd. In het startpakket van het Rijk zijn dit aparte onderdelen, naast de drie perspectieven. Hoewel deze thema's relevant zijn voor alle perspectieven worden ze in dit perspectief 'Leefbare steden en regio's' opgenomen. Voor dit perspectief is economie ook een belangrijk thema. Vanwege de indeling door het Rijk van economie bij het perspectief ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie, is dit thema uitgebreid aan bod gekomen in de vorige paragraaf en wordt het bij dit perspectief slechts op enkele plekken aangestipt.[31]

31 In het Ontwikkelperspectief Noord-Holland krijgen gezonde leefomgeving, cultuurhistorie en economie een heldere positie.

Opgaven

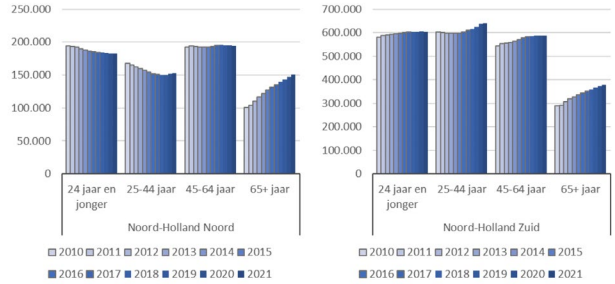
Aanpak van het woningtekort

Nederland kampt met een tekort aan woningen. Demografische ontwikkelingen (vergrijzing, immigratie en een nog steeds kleiner wordende gemiddelde huishoudensgrootte) leiden tot een stijgende woningvraag. Ook in Noord-Holland Noord is een grote behoefte aan betaalbare woningen. Daarbij neemt de leeftijdsgroep 65-plus in aantal sneller toe ten opzichte van andere regio's. Met name alleenstaanden zorgen in Noord-Holland Noord voor een toename in de huishoudensontwikkeling. Verder is buitenlandse migratie een belangrijke factor in de bevolkingstoename, en daarmee de behoefte aan huisvesting. Deze komt deels voort uit een stijgend aantal buitenlandse werknemers en sinds 2022 ook mensen die uit Oekraïne gevlucht zijn.

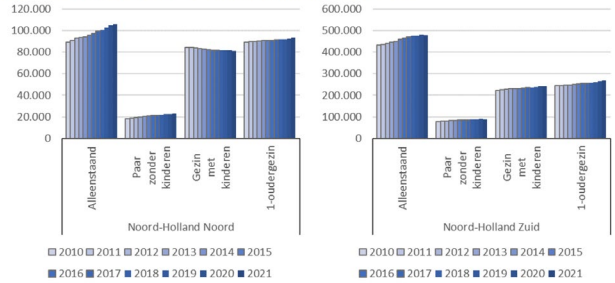
Er is vooral veel vraag naar betaalbare woningen voor starters en middeninkomens.[32] Daarbij gaat het ook om de kwaliteit van de woningen, passend bij de doelgroep en duurzaam gebouwd.

De woningbouwopgave voor Noord-Holland Noord tot en met 2030 is bepaald op 40.000. In de Woondeal 2.0 (ondertekend door de minister voor VRO, bestuurders van de regiogemeenten en de provincie in maart 2023) zijn afspraken gemaakt om dit aantal nieuwe woningen te realiseren. In een actualisatie van de woondeal is deze opgave opgehoogd naar 42.500 woningen. De regio zelf kent tot 2030 een behoefte aan 26.000 woningen. De regio heeft in afstemming met de Metropoolregio Amsterdam (MRA) afgesproken om een deel van de behoefte uit de MRA op te vangen in Noord-Holland Noord. Daarom zijn er in de Woondeal Noord-Holland Noord 2.0 14.000 woningen toegevoegd. De provincie en regio NHN

Figuur 2.2: Bevolkingsontwikkeling naar leeftijd 2010-2021



Figuur 2.3: Huishoudensontwikkeling naar type 2010-2021



Afbeelding 29. Binnenlands vertrek uit Noord-Holland Zuid 2010-2020. Bron: Bevolkingsprognose Noord-Holland 2021-2050

dienden tijdens de Woontop op 11 december 2024 een propositie in bij de minister van VRO om aangewezen te worden als grootschalige woningbouwlocatie.

Noord-Holland Noord helpt de MRA zo in haar woningbouwbehoefte en gaat daarmee ook verdringing van de eigen inwoners op de woningmarkt tegen. De meeste woningen staan gepland nabij OV-knooppunten in Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn. De komst van bewoners uit de MRA naar Noord-Holland Noord is het grootst in Regio Alkmaar:

32 Prognose Noord-Holland 2021-2050, bevolking, huishoudens en woningbehoefte

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Blijft in Noord-Holland Zuid	**41.400**	**41.600**	**42.500**	**43.200**	**48.700**	**53.600**	**56.700**	**58.000**	**57.700**	**61.000**	**65.000**
Kop van Noord-Holland	700	600	600	600	800	800	800	900	900	1.000	1.100
Westfriesland	1.400	1.600	1.400	1.500	1.500	1.700	1.900	2.000	2.000	2.000	2.400
Regio Alkmaar	2.400	2.500	2.700	2.700	3.000	3.500	4.200	4.400	4.300	4.300	4.800
Flevoland	4.300	4.000	4.000	3.600	3.900	4.400	5.000	5.800	6.200	6.700	7.100
Utrecht	5.700	5.900	6.400	6.400	7.400	8.200	9.100	10.100	9.800	10.700	10.800
Zuid-Holland	7.700	8.200	8.300	8.700	10.000	10.300	11.400	12.500	12.400	12.900	13.900
Overig Nederland	10.400	11.000	11.600	11.500	12.900	13.400	14.300	15.000	15.500	16.100	16.900
Totaal vertrek uit NH-Zuid	**32.600**	**33.800**	**35.000**	**35.000**	**39.500**	**42.300**	**46.700**	**50.700**	**51.100**	**53.700**	**57.000**

Afbeelding 28. Prognose Noord-Holland 2021-2050, bevolking, huishoudens en woningbehoefte. Bron: Bevolkingsprognose Noord-Holland 2021-2050

Overheid en markt zijn de afgelopen jaren niet in staat geweest om tijdig voldoende woningen te realiseren. Uit onderzoek blijkt dat de voornaamste knelpunten zijn: de ambtelijke capaciteit, tekort aan bouwpersoneel, stikstof, mobiliteit, geluidscumulatie, energie-infrastructuur, het rondkrijgen van de businesscase, tekort aan bouwmateriaal en daarmee stijgende bouw- en energiekosten, inflatie en rentestijging.[33] Ook de Woondeal Noord-Holland Noord 2.0 benoemt dat de hoge benodigde woningbouwproductie alleen haalbaar is als tijdig in de kritische succesfactoren en randvoorwaarden wordt voorzien. Met name worden genoemd: energie-infrastructuur, stikstof, mobiliteit, betaalbaarheid, geluidscumulatie en focus op de uitvoering. Dit is herbevestigd in de propositie grootschalige woningbouw Noord-Holland Noord.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren is er voldoende capaciteit op het energienetwerk nodig. Door congestie op het regionale energienetwerk is aansluiten van grootgebruikers in vrijwel geheel Noord-Holland Noord lastig. Hierdoor kunnen op woningbouwlocaties geen commerciële en maatschappelijke functies met een grootverbruikaansluiting zoals een supermarkt, school of sporthal worden gerealiseerd. Ook kunnen bedrijven van binnenstedelijke locaties niet verhuizen naar bedrijventerreinen, omdat zij daar niet worden aangesloten, waardoor woningbouwlocaties in transformatiegebieden niet vrijkomen. De regio constateert dat om de woningbouwopgave (tijdig) te kunnen realiseren, de netcongestie aangepakt moet worden. Dit vergt een versnelde uitbreiding van het energienetwerk en het vergroten van netcapaciteit (zie paragraaf 5.3).

Verder is evident dat er voldoende stikstofruimte nodig is om de woningbouwopgave (tijdig) te kunnen realiseren. Dat geldt overigens voor alle (economische) investeringen en het verduurzamen van de woningbouw.

Naast het oplossen van deze knelpunten is er een opgave om de nieuwe woningen toekomstbestendig te bouwen. Dat betekent rekening moet worden gehouden met water en bodem. Een voorbeeld is om zo min mogelijk te bouwen in de diepste polders of het diepste deel van polders.[34] De 'Maatlat klimaatadaptieve groene gebouwde omgeving' maakt duidelijk hoe klimaatadaptief bouwen en inrichten eruitziet.[35] Daarnaast hebben de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, tientallen gemeenten (waaronder Alkmaar en Schagen), ontwikkelaars en bouwers in september 2022 het convenant voor toekomstbestendige woningbouw ondertekend. Hierin staan ambitieuze afspraken - strenger dan de huidige wettelijke normen - zodat woningen sneller, goedkoper en duurzamer kunnen worden gebouwd.

De groei van het aantal inwoners in de regio betekent ook dat de recreatiebehoefte zal toenemen (zie de paragraaf 'Groei van toerisme en de recreatiebehoefte'). Het is van belang om recreatiemogelijkheden integraal mee te nemen bij de gebiedsontwikkelingen, en niet als sluitstuk.

Transitie van de bestaande gebouwde omgeving

Ook het bestaande stedelijke gebied vraagt de nodige aandacht. Daar komen urgente opgaven bij elkaar. Denk aan verduurzaming van de bestaande woningen, verdichting, (gedeeltelijke) transformatie van bedrijventerreinen, de betaalbaarheid van de woningen en een gezonde leefomgeving.

Een gezonde leefomgeving vraagt om groen in de wijk en een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeten en bewegen (lopen, fietsen, spelen, sporten). Nieuwe vormen van mobiliteit zijn daaraan verbonden. Aantrekkelijke loop- en fietsroutes maken formules als wijkhubs, stadsrandhubs en mobipunten (knooppunten op lokaal niveau met parkeeraccommodatie, openbaar vervoer, deelmobiliteitsconcepten en aanvullende voorzieningen) beter haalbaar.

Groen in de wijk dient tegelijk ook andere doelen. Groen en water leveren zogenoemde ecosysteemdiensten, waaronder waterberging. Ook voor de stad geldt het parool het water zo veel mogelijk vast te houden. Het bodem- en watersysteem is gebaat bij zo min mogelijk verharding, zodat regenwater direct in de grond kan sijpelen en niet in het riool terecht komt. Groen en water in de openbare ruimte verminderen daarnaast het *urban heat island*-effect en daarmee de hittestress in de stad. Het stedelijk groen bevordert bovendien de biodiversiteit (zie verder de beschrijving van de opgave natuurinclusief inrichten van stedelijk en landelijk gebied in 5.2).

33 Provincie Noord-Holland, Masterplan Wonen 1.5, 2022

34 De meeste nieuwbouwplannen in Noord-Holland Noord bevinden zich niet in de diepste polders.

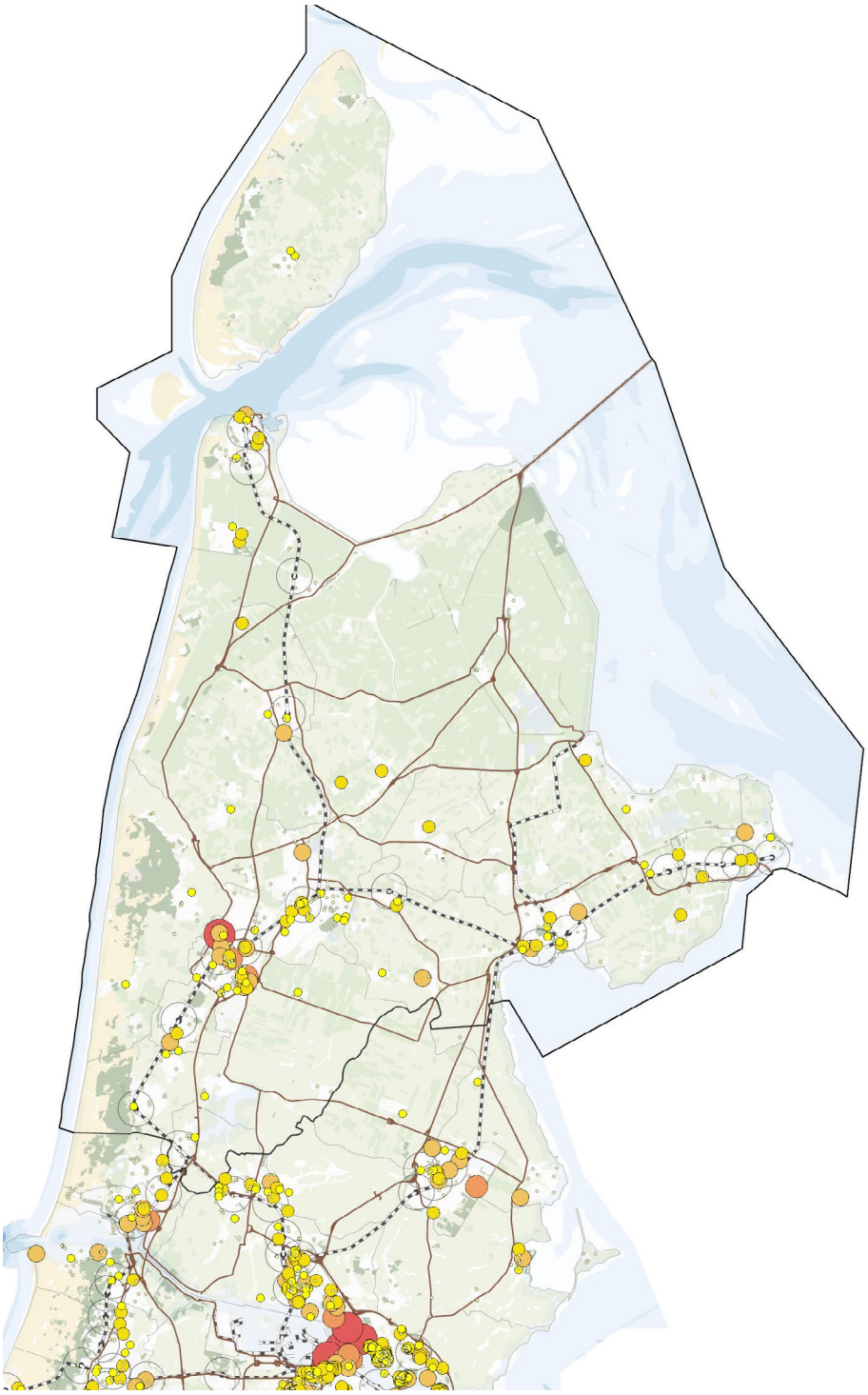
35 https://klimaatadaptatienederland.nl/hulpmiddelen/overzicht/maatlat-groene-klimaatadaptieve-gebouwde-omgeving

Leefbaarheid en brede welvaart

Omdat Noord-Holland Noord op enige afstand ligt van de economische kerngebieden in en om Amsterdam, is de economische druk er minder[36]. Tegelijk is de brede welvaart die mensen ervaren relatief hoog.[37] Met name in kleine kernen spreekt dat niet vanzelf. Weliswaar kennen die vanouds een sterke gemeenschapszin en identiteit, maar de leefbaarheid staat in toenemende mate onder druk. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) benadrukte dat in het advies 'Elke regio telt', waarin de Kop van Noord-Holland één van de bestudeerde regio's is.

36 Voor veel economische activiteiten zijn de vestigingsfactoren in de MRA gunstiger dan in Noord-Holland Noord (bereikbaarheid, personeel, afzetmarkt, opleidingen), waardoor er in de MRA meer druk is om nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties te realiseren.

37 Rabobank, Noord-Holland Noord als tuin van innovatie, 2023



Afbeelding 30. Woningbouwplannen - Grootte. Bron: PNH

Noord-Holland kent aanzienlijke regionale verschillen. Die verschillen zijn er in landschappelijk en cultureel opzicht, maar ook als het gaat om de kansen die mensen hebben om een passende baan te vinden, om onderwijs te volgen op een goed bereikbare locatie en om gezond oud te worden. Noord-Holland Noord kent achterstanden ten opzichte van Noord-Holland Zuid met betrekking tot onder meer de hoogte van het gemiddelde inkomen, de beschikbaarheid van publieke voorzieningen zoals onderwijs, zorg en openbaar vervoer en de werkgelegenheid. Ook de beschikbaarheid van culturele voorzieningen en ontmoetingsplekken is met name in Kop van Noord-Holland beperkt.

De Rli signaleerde dat essentiële voorzieningen in de bestudeerde regio's gelijktijdig afbrokkelen. Deze neerwaartse spiraal van verschraling heeft verstrekkende gevolgen voor het gemeenschapsleven in een regio. De leefbaarheid van dorpen, buurten en gemeenschappen komt onder druk te staan en dit leidt in diverse regio's tot achterstanden. Dit betreft onder meer verschillen in gezondheid en de hoogte van het gemiddelde inkomen. Ook is de beschikbaarheid van culturele voorzieningen, openbaar vervoer en ontmoetingsplekken in bepaalde regio's onder de maat. Dit geldt zeker voor de Kop van Noord-Holland.[38]

Uit het onderzoek komt naar voren dat de ondersteuning van regio's vanuit het Rijk niet toereikend is. Om de achterstanden op het gebied van onder meer gezondheid, onderwijs, bereikbaarheid en economische welvaart goed aan te pakken, is naar oordeel van de Rli langdurige aandacht nodig. Maar de steunprogramma's van de rijksoverheid zijn kortdurend, incidenteel en van te beperkte omvang. Tegelijkertijd kan de achterstand de realisatie van allerlei nationale doelstellingen bemoeilijken – denk aan de noodzakelijke transities in onder meer het energiesysteem, de landbouw en de economie – en loopt de welvaartsgroei in de economische kerngebieden tegen de grenzen van leefbaarheid aan. Nederland kan zijn nationale problemen niet oplossen zonder de kracht en het potentieel van álle regio's.

De Omgevingsvisie NH2050 (2018) stelt voor dat in regionaal verband keuzes worden gemaakt over welke dorpskernen als voorzieningencentra (blijven) fungeren. 'Dit kan bijdragen aan het behoud van voorzieningen en de leefbaarheid in deze gebieden. Er is daarnaast een zeer divers beeld van de sociale cohesie (denk hierbij aan bijvoorbeeld een bruisend verenigingsleven) en ontwikkelkracht per kern. Dit vraagt daarom ook om maatwerk, in samenspraak met de lokale bevolking en ondernemers. Daar waar de kleinschalige en lokale vraag helder is (kwalitatief en kwantitatief regionaal onderbouwd) is het aan de regio om maatwerk te leveren met oog voor onder andere de natuur, agrisector, duurzaamheid en milieu.' Ook liggen hier bij uitstek kansen voor herbestemming van erfgoed.

Het provinciale coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' stelt dat goede voorzieningen, zoals scholen, sportaccommodaties, dorpshuizen en toegang tot cultuur van cruciaal belang zijn voor vitale dorpen en steden. Voorzieningen vormen het cement van de samenleving. Juist in regio's waar lastige ruimtelijke keuzes nodig zijn, moet de leefbaarheid versterkt worden door voorzieningen op peil te houden, bijvoorbeeld aan de hand van afspraken in regionale voorzieningenakkoorden. Mobiliteitshubs kunnen overigens ook een rol spelen in het behoud van de vitaliteit van dorpen en steden door juist daar voorzieningen te clusteren. Zo wordt een hub niet alleen een vervoersknooppunt, maar ook een sociaaleconomisch knooppunt van het dorp, wijk of regio. Daarnaast is werkgelegenheid een onmisbare drager voor de leefbaarheid. De landbouwtransitie (die in een aantal gevallen zal leiden tot bedrijfsbeëindiging) zal hierop een merkbare invloed zal hebben.

Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is. Het bevordert ook de positieve gezondheid en het welzijn van mensen. Met positieve gezondheid wordt de eigen (veer)kracht van mensen benadrukt. De leefomgeving (school, werk, zorginstelling, wijk, stad, regio, landelijk gebied en natuur) kan een instrument zijn om te komen tot gezondheidswinst. Dit kan via de inzet van zowel gezondheidsbevordering (bijvoorbeeld het stimuleren van bewegen, het vergroenen van de omgeving of een goede beschikbaarheid van voorzieningen in de wijk die ontmoeten, bewegen, spelen en gezonde voeding stimuleren) als gezondheidsbescherming (bijvoorbeeld door het verminderen van lucht- en lichtvervuiling, blootstelling aan UV-straling, risico's op infectieziekten en geluidshinder). In 2024 heeft het RIVM in opdracht van de provincie (en in samenwerking met GGD Hollands Noorden en andere partijen) een onderzoek gedaan naar de gezonde leefomgeving en kwetsbare samenleving in NHN. Dit geeft op het schaalniveau van NHN, van de drie deelregio's, en afzonderlijke gemeenten inzicht in welke factoren de gezondheid bedreigen en welke factoren deze bevorderen. Dat beeld geldt zowel voor een stapeling van een groot aantal factoren, als voor deze factoren afzonderlijk. Het biedt aanknopingspunten om in het ruimtelijke domein maatregelen te nemen om gezondheidbedreigende factoren aan te pakken en gezondheidbevorderende factoren te stimuleren.

38 Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur, Elke regio telt, 2023

Daarmee is het onderzoek een belangrijke bouwsteen voor het Ontwikkelperspectief NHN.

Opgaven (per deelregio) die uit de studie naar voren komen betreffen onder andere:

Kop van Noord-Holland:

- Behouden en bevorderen van de omgevingskwaliteit en daarmee de tevredenheid van de woon- en leefomgeving
- Verbeteren recreatief netwerk (fiets- en wandelpaden)
- Verbeteren van het voorzieningenniveau (bereikbaarheid en toegankelijkheid). Dit is een extra aandachtspunt in gebieden waar de bevolking relatief kwetsbaar is, zoals in Den Helder.

Westfriesland

- Verbeteren luchtkwaliteit (verlagen niveaus van stikstofdioxide en fijnstof)
- Geluidshinder van vliegverkeer (met name in Koggenland)
- Verbeteren schaduwmogelijkheden op fiets- en wandelpaden
- Verbeteren voorzieningenniveau
- Verminderen aantal verkeersongevallen in kernen

Regio Alkmaar

- Verbeteren luchtkwaliteit (met name rond Alkmaar en Castricum)
- Geluidshinder van vliegverkeer (Schiphol), met name in Castricum
- Verminderen geurhinder
- Sociale onveiligheid en een relatief hoge gevoelstemperatuur in Alkmaar
- In het centrum van de regio Alkmaar is de opgetelde score van indicatoren van kwetsbaarheid hoog.

De studie concludeert dat vooral in het zuiden van Noord-Holland Noord de woningbouwopgave groot is. Dat vereist investeringen in mobiliteit, energie en economie, met een goede onderlinge afstemming. In een omgeving waar relatief veel bedreigende factoren samenkomen, is het aan te bevelen hier ook voldoende aandacht aan te schenken.

Duurzame mobiliteitstransitie

De voorziene groei van het aantal woningen (en inwoners) en bedrijven in Noord-Holland Noord maar ook de vergrijzing en ontgroening leidt tot knelpunten in het mobiliteitssysteem. Het wegennet staat plaatselijk in de spitsuren al vol. Zonder investeringen in het multimodale integrale mobiliteitssysteem in de gehele regio is de woningbouwopgave niet haalbaar. Regio Noord-Holland Noord werkt aan een bereikbaarheidsvisie. Hierin wordt een robuust multimodaal mobiliteitssysteem opgenomen die richting 2040 de woningbouwopgave en economische groei kan opvangen. Ook met het oog op de brede welvaart criteria. Bovendien is er sprake van een onevenwichtige woon-werkbalans, aangezien het aantal banen in Noord-Holland Noord achterblijft bij het aantal inwoners, zeker als alle geplande nieuwbouw wordt gerealiseerd.[39] Dat betekent dat nog meer mensen in het noordelijk deel van de provincie zullen wonen en in het zuidelijke deel, met name de regio Amsterdam, werken. De economische groei die met de wens voor extra ruimte aan bedrijventerreinen gaat komen, kan ervoor zorgen dat het aantrekkelijk is om in de regio te wonen en te werken. Het grootste deel van verplaatsingen is overigens geen woon-werkverkeer en vindt meer plaats in de directe woonomgeving.

39 Rabobank, Noord-Holland Noord als tuin van innovatie, 2023



Om te kunnen groeien en in verband met de vergrijzing en ontgroening moet er anders gekeken worden naar mobiliteit. Als de verstedelijking gepaard gaat met hoge parkeernormen en grote afstanden tot voorzieningen, leidt dat tot meer autogebruik. Er is een mobiliteitstransitie noodzakelijk die is ingebed in een integrale ruimtelijke ontwikkeling, waarbij wonen, werken en voorzieningen in elkaars nabijheid worden gerealiseerd. Of in dunbevolkte gebieden de toegankelijkheid naar hubs te realiseren. De mobiliteitstransitie is gericht op het voorkomen van verplaatsingen, veranderen naar schone en actieve vervoerwijzen zoals fiets, lopen, openbaar vervoer, en het bevorderen van schoner gebruik van de auto door het gebruik te delen en de elektrische auto te stimuleren.

Concreet betekent dit dat grote woningbouwlocaties zoveel mogelijk nabij OV-knooppunten worden gerealiseerd. Die knooppunten zijn ook schakels in ketenreizen. Dat vraagt om goede en comfortabele overstapmogelijkheden tussen verschillende vervoerssoorten, bijvoorbeeld tussen openbaar vervoer en deelvervoer.

De mobiliteitstransitie maakt een inzet noodzakelijk op vervoer per trein en schip, snelle busverbindingen en/of verbetering van fietsvoorzieningen en het inzetten van stadrandhubs en corridorhubs. In de toekomst kunnen nieuwe mobiliteitsmogelijkheden ontstaan op het gebied van fijnmazige luchtvaartnetwerken met eVTOLs (elektrisch aangedreven verticaal startende en landende luchtvaartuigen) en elektrische regionale vliegtuigen.

Ook vraagt de mobiliteitstransitie om een inrichting van de openbare ruimte die autogebruik en autobezit terugdringt. Daar is ruimte voor nodig. Nieuwe woningen, bedrijvigheid en recreatie vragen op de locatie zelf om ruimte voor mobiliteit. Denk aan een stoep, fietsenstalling, bushalte of parkeerplaats voor (in de context van de mobiliteitstransitie liefst zo min mogelijk) auto's. Denk ook aan laadplekken voor elektrisch vervoer en waterstofstations, inclusief veiligheidsruimte. Het vraagt ook om ruimte voor toeleidende verkeersstromen van en naar de locatie. Denk aan bredere fietspaden, solitaire busbanen of nieuwe weginfrastructuur om bestaande stedelijke kernen te ontlasten. Ook logistieke hubs en regionale en lokale openbaarvervoerhubs buiten de kernen kunnen daar een rol in spelen, waarbinnen op de langere termijn eventueel ook vertiports voor eVTOL-netwerken een plek krijgen. Deze ruimtevraag heeft een conflict met de overige ruimtevragen en is nu nog niet goed in beeld bij bijvoorbeeld de nieuwbouwopgave.

Dit alles neemt niet weg dat automobiliteit in delen van Noord-Holland Noord de overhand houdt, met name voor de ontsluiting van kleinere kernen. Investeringen in een toekomstbestendig wegennet blijven daarom nodig.[40] In grote delen van Noord-Holland Noord blijft de auto een belangrijke rol vervullen vanwege de afstanden en lage woningdichtheden. Daardoor zijn er te weinig passagiers voor het openbaar vervoer, ondanks het traject 'publieke mobiliteit voor iedereen'.

Provincie en regio maken zich grote zorgen over de voorgenomen afschaling van de dienstregeling van de trein in Noord-Holland Noord. Bezuinigingen in het openbaar vervoer verhinderen de mobiliteitstransitie en zijn daarmee een groot obstakel voor de ontwikkeling van woonwijken en bedrijventerreinen. Voor de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord heeft juist het verbeteren van de Zaancorridor en de Hoornse Lijn-corridor prioriteit. Deze corridors zijn essentieel voor het faciliteren van duurzame verkeersstromen tussen Noord-Holland Noord en de belangrijke voorzieningen en werkgelegenheidscentra in de MRA. Een betere aansluiting van de dienstregeling op de Helderse lijn (Heerhugowaard-Den Helder) en de Westfrieselijn (Hoorn-Enkhuizen) met die op de Zaanse corridor (Amsterdam-Heerhugowaard) en de Hoornse lijn (Amsterdam-Hoorn) vergroot de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord en vormt zo de ruggengraat voor het openbaar vervoer.

Daarnaast ligt er een opgave om doorfietsroutes te realiseren. Het gaat om routes tussen plaatsen van minimaal 7500 inwoners die niet verder dan 15 kilometer van elkaar liggen.[41]

Knelpunten komen met name voor op de grote verkeersaders waar doorstroming essentieel is (ring Alkmaar, de A9 en de A7). Alkmaar en Hoorn hebben een scharnierfunctie voor Noord-Holland Noord. Veel autoverkeer vanuit Noord-Holland Noord in zuidelijke richting verzamelt zich hier op de A9, respectievelijk de A7, en andersom. Dit betekent onder meer dat de ring Alkmaar cruciaal is voor de doorstroming van verkeer van Noord-Holland Noord naar Noord-Holland Zuid en vice versa. Opgaven rond de automobiliteit spelen ook op het regionale wegennet (veel N-wegen), waar weinig ruimte is voor meer verkeersbewegingen. Daarnaast moeten er oplossingen komen voor de afslag van de A9 bij Heiloo (in verband met de nieuwbouwlocatie Zandzoom tussen Heiloo en Limmen en ten behoeve van een betere ontsluiting van bedrijventerrein Boekelermeer), voor een goede ontsluiting van Greenport NHN, het bedrijvenpark WFO in Westfriesland en de bereikbaarheid van de Kop van Noord-Holland, Marine Port.

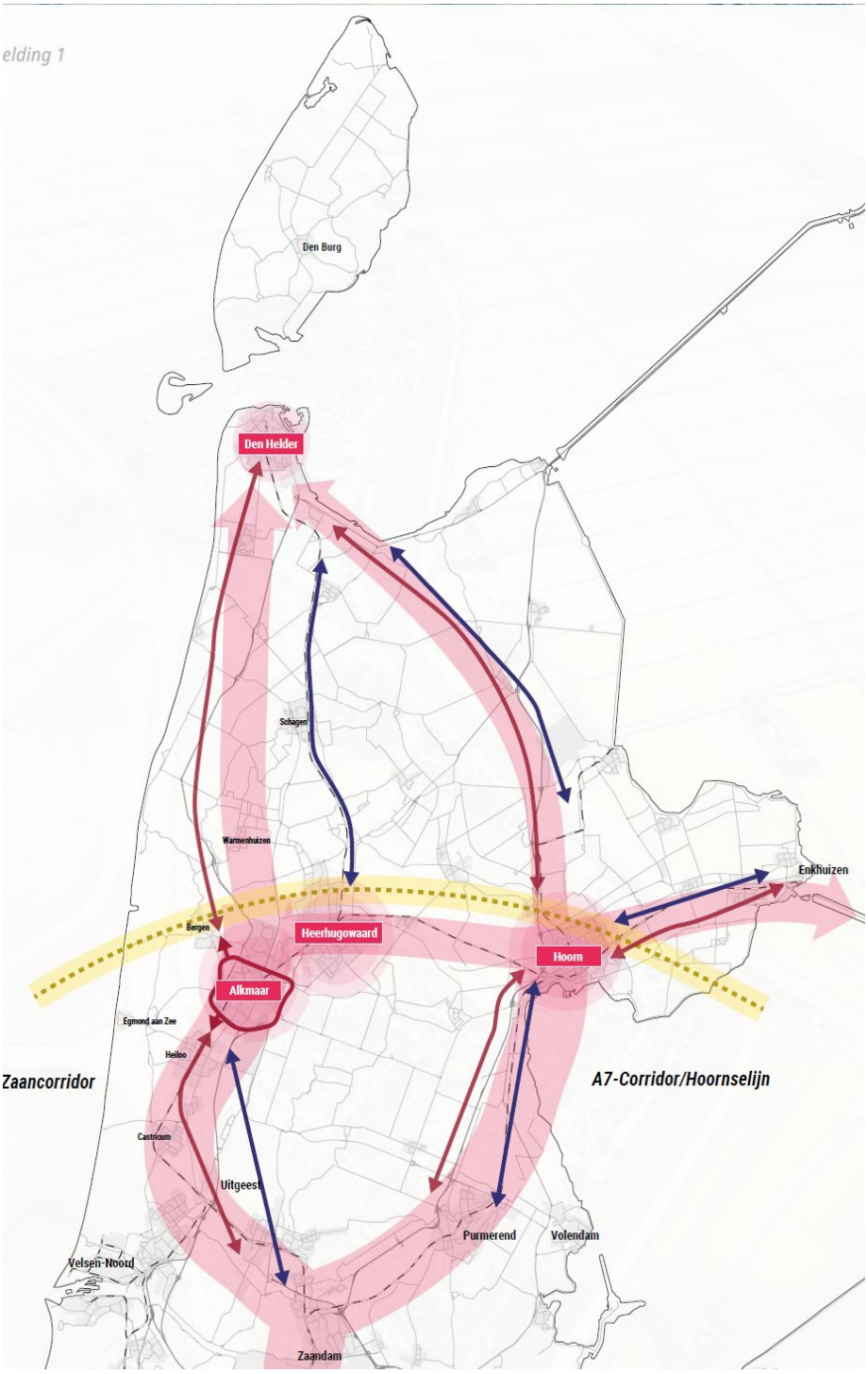
40 Reden waarom investeringen in de weginfrastructuur zijn opgenomen in de Woondeal Noord-Holland Noord 2.0.

41 Provincie Noord-Holland, Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027

Goederenvervoer over water helpt ook om transport over wegen en spoor te ontlasten. Noord-Holland Noord is goed verbonden via het water met de MRA en de rest van Nederland: de Kop van Noord-Holland via het Noordhollands Kanaal, de Waddenzee en het IJsselmeer; Westfriesland via het IJsselmeer en Markermeer; en Alkmaar via het Noordhollands Kanaal en de Zaan. De verschillende havens in Noord-Holland Noord zijn beter inzetbaar voor de mobiliteitstransitie en economische ontwikkeling van de regio.

De bereikbaarheid van Texel en de haven van Den Helder staan onder druk door groei van het autoverkeer en een groeiende toeristenstroom en Marine Port (Defensie). Hier ligt een opgave om de mobiliteitstransitie te stimuleren, naast aandacht voor infrastructurele maatregelen rond de marinehaven en de N250.

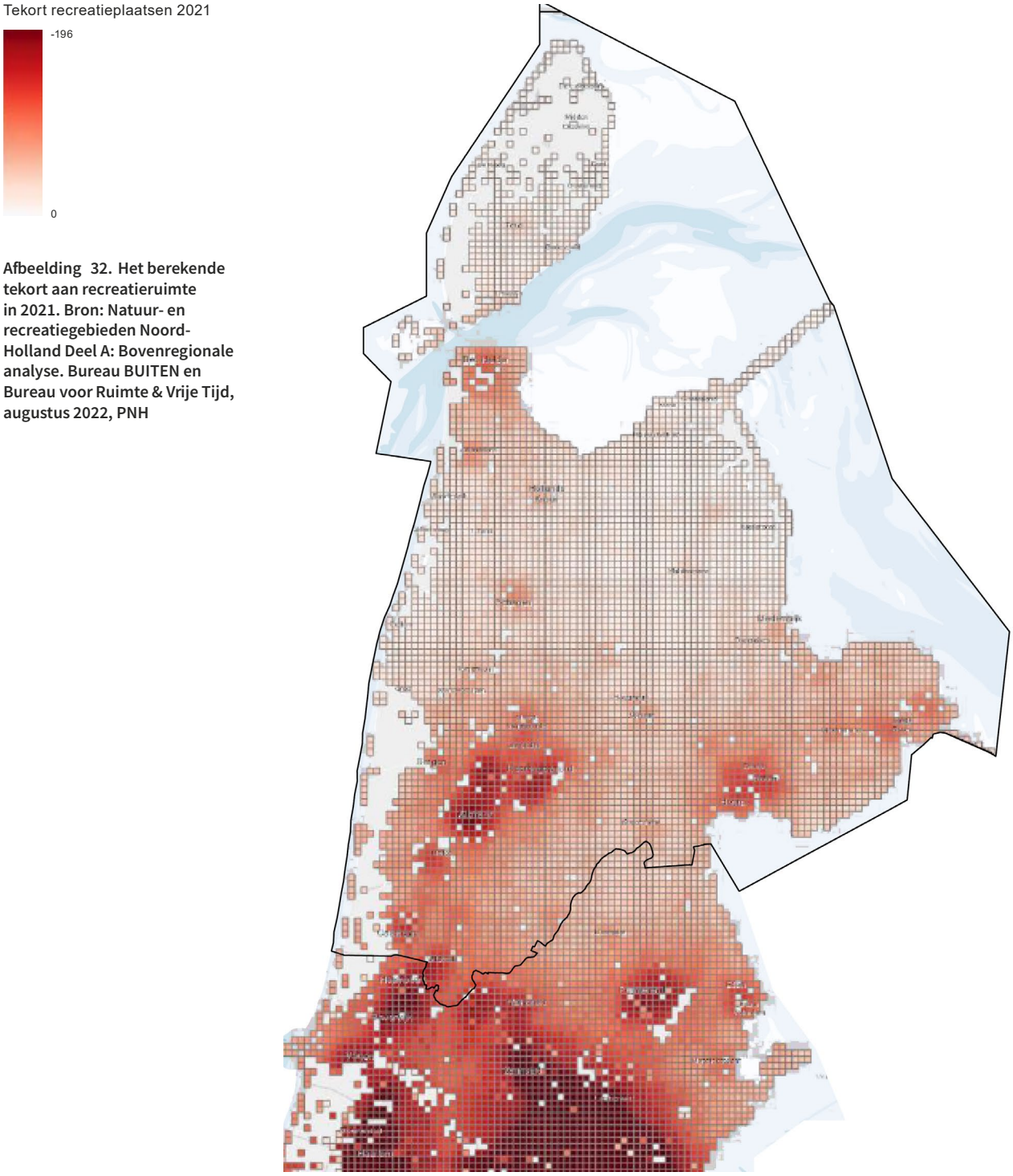
Ten slotte moet de zogenaamde werkgeversaanpak vermeld worden om mobiliteitsproblemen aan te pakken. Deze aanpak voorziet in het vermijden van woon-werkverkeer in spitstijden.



Afbeelding 31. Bron: Breikbaarheidsvisie NHN, april 2021

Groei van toerisme en de recreatiebehoefte
De ambitie van een brede welvaart veronderstelt genoeg ruimte om te recreëren, in de eigen woonomgeving en in toegankelijke en aantrekkelijke landschappen net buiten stad of dorp. Toerisme is daarnaast een belangrijke economische sector. In 2019 hadden in heel Noord-Holland meer dan 150.000 mensen een baan in de toeristisch-recreatieve sector.[42] In Noord-Holland Noord bieden het water, de kust, de bollenvelden, het historische stadsschoon en meer specifiek de Texelse eilandsfeer populaire toeristische bestemmingen. Recreatie en toerisme bieden belangrijke bijdragen aan het voorzieningenniveau, het woonklimaat, behoud van cultuur en erfgoed, draagvlak voor natuur en landschap en preventieve gezondheidszorg. De komende jaren zal de behoefte aan voorzieningen voor recreatie en toerisme in Noord-Holland flink groeien, én veranderen.[43] De

42 LISA, 2020
43 Visie Recreatie & Toerisme Noord-Holland 2030

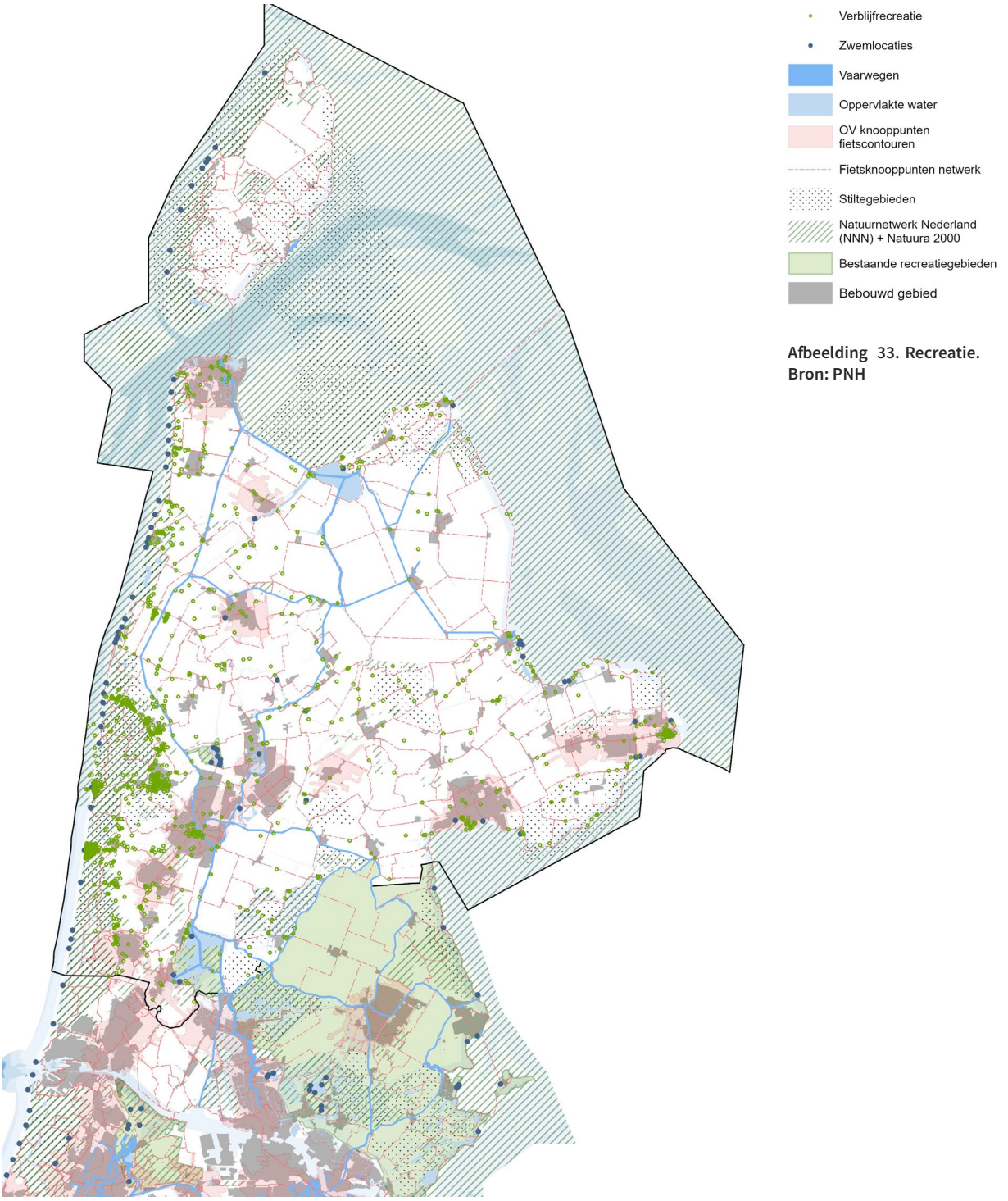


Afbeelding 32. Het berekende tekort aan recreatieruimte in 2021. Bron: Natuur- en recreatiegebieden Noord-Holland Deel A: Bovenregionale analyse. Bureau BUITEN en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, augustus 2022, PNH

toenemende recreatiebehoefte komt door de groei van bevolking en de diversificatie in recreatiewensen en -mogelijkheden.

Het tekort aan recreatieve capaciteit in het landschap was al groot en zal door het groeiende aantal inwoners en de toenemende populariteit van buitenrecreatie verder toenemen. De toekomstige vraag kan niet zonder meer worden opgevangen in huidige natuur- en recreatiegebieden zoals de duinen het Uitgeester- en Alkmaardermeer, het Geestmerambacht, het Streekbos in Westfriesland en het Robbenoordbos. Op dit moment is er in alle delen van Noord-Holland (behalve de Kop van Noord-Holland) een groot tekort aan recreatieruimte.[44] Hierbij komt dat, gezien de bevolkingsprognoses, de tekorten aan recreatieruimte gaan toenemen en hiermee de drukte in natuur- en recreatiegebieden zal toenemen, met overlast voor ecologie en bezoekers tot gevolg. En daarbij komt ook nog dat er momenteel op bepaalde plekken

44 Bureau Buiten, Natuur- en recreatiegebieden Noord-Holland, 2022



Afbeelding 33. Recreatie. Bron: PNH

sprake is van botsende belangen tussen gebruikers. In bestaande gebieden kunnen een goede inrichting, zonering en bezoekersmanagement soelaas bieden. De toenemende recreatiebehoefte zal deels moeten worden opgevangen in nieuwe gebieden die voortkomen uit het PPLG (extra NNN, extra bos en de groenblauwe dooradering van het landelijk gebied). Voor elk PPLG-gebied wordt een recreatieve kansenkaart gemaakt waarbij op basis van de PPLG-opgaven bekeken wordt welke kansen er zijn voor recreatie.

Recreatie en toerisme zijn in deze regio belangrijke economische activiteiten. Met alle komende veranderingen in het landelijk gebied, investeringen in de energie-infrastructuur (waaronder hoogspanningsleidingen) en woningbouw wordt het een uitdaging om de ruimtelijke kwaliteit op peil te houden zodat de regio voor toeristen aantrekkelijk blijft.

De ambitie voor 2030 luidt[45]: heel Noord-Holland profiteert van recreatie en toerisme. Hiermee wordt onder andere bedoeld dat er voldoende fysieke ruimte is voor recreatie, óók in en rondom stedelijke gebieden. Dat er een netwerk van goed per OV bereikbare toeristisch-recreatieve voorzieningen is, dat optimaal aansluit bij de wensen en behoeften van inwoners en gasten. Dat de kwaliteiten van natuur, landschap, cultuur en ondernemerschap zo goed mogelijk worden ingezet voor duurzame toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Het gaat daarbij zowel om economische, sociale als ecologische duurzaamheid. Verder moeten alle Noord-Hollanders profijt kunnen hebben van recreatie en toerisme.

De Visie Recreatie & Toerisme Noord-Holland 2030 onderscheidt voor de provincie vier opgaven die verbonden zijn aan recreatie en toerisme:

1. toenemende en veranderende vraag van recreanten en toeristen,
2. toenemende druk op natuur, landschap en omgeving,
3. het versterken van het toeristisch-recreatieve aanbod,
4. het optimaal benutten van het bestaande aanbod: goed verbonden en bereikbaar netwerk.

Behoud en ontwikkeling van landschap en erfgoed
Noord-Holland kenmerkt zich door een grote diversiteit aan verschillende landschappen, die onmiskenbaar zijn verbonden met het verleden en ruimte bieden aan de toekomst. Hoe hoger de druk op de ruimte en op ons buitengebied, hoe groter de

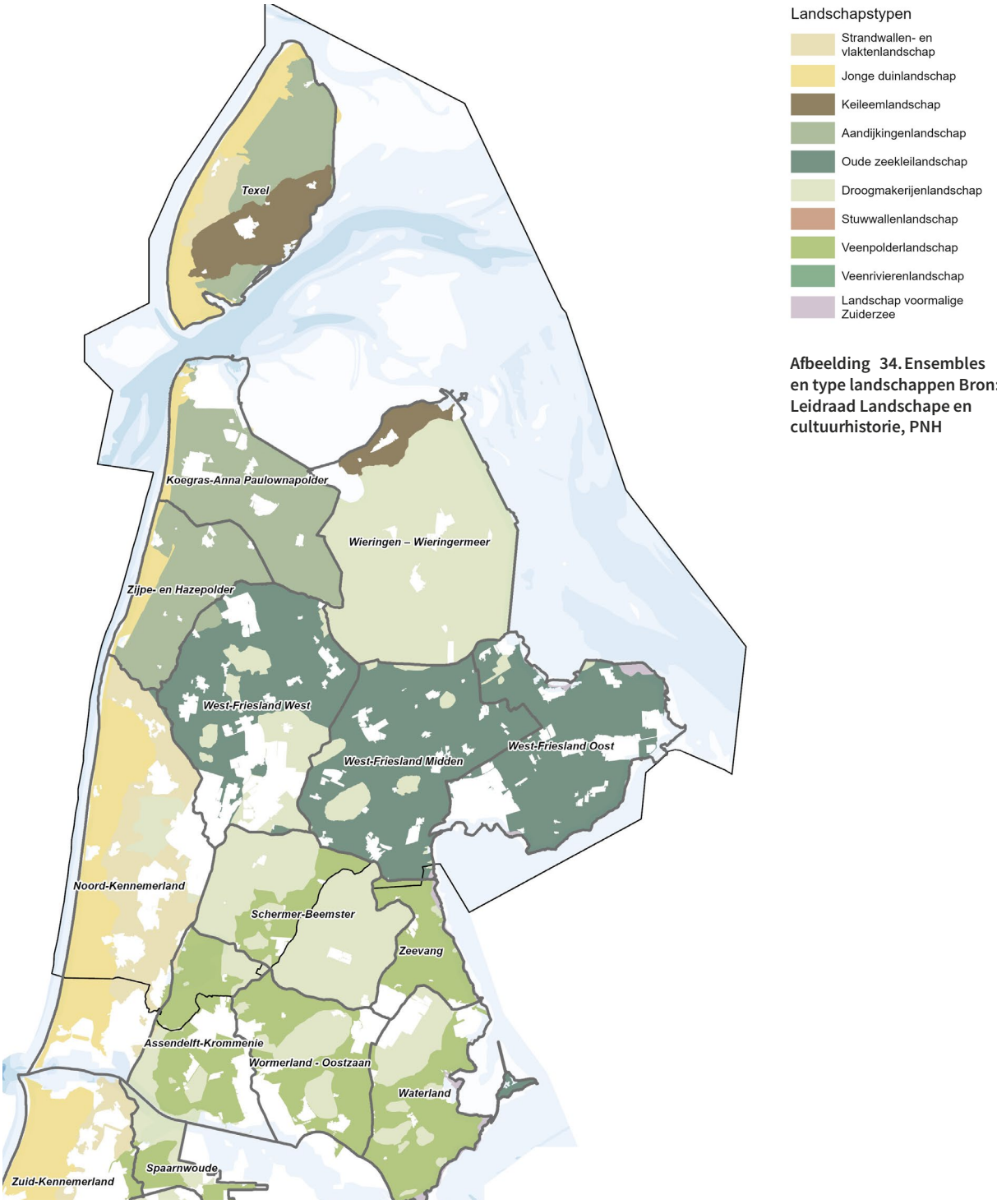
45 Visie Recreatie & Toerisme Noord-Holland 2030



behoefte werd de kwaliteit ervan te beschermen. Een mooi landschap, met cultuurhistorisch erfgoed en ruimte voor een groeiende recreatieve behoefte is onmisbaar als gezonde en fijne leefomgeving. Dit draagt bij aan het welzijn van onze inwoners en past ook bij de maatschappelijke tendens om meer oog te hebben voor brede welvaart.

De transities en grote opgaven waar we voor staan, leiden tot grote en steeds snellere veranderingen in de fysieke leefomgeving van Noord-Holland. Noodzakelijke ontwikkelingen vragen om ruimte en flexibiliteit.

Hoofddoel van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit. Bij veranderingen in de fysieke leefomgeving is er een verplichting de omgevingskwaliteit te behoeden en te verbeteren. Deze omgevingskwaliteit bestaat uit ruimtelijke kwaliteit, identiteit, economie, erfgoed, ecologie, cultuur en sociaal maatschappelijke factoren in de samenhang met elkaar. Het Noord-Hollandse landschap en het erfgoed maken dus deel uit van de van de totale kwaliteit van de leefomgeving.



Afbeelding 34. Ensembles en type landschappen Bron: Leidraad Landschape en cultuurhistorie, PNH

In Noord-Holland richt de aandacht zich speciaal op de bescherming van waardevolle landschappen (zoals het Unesco-werelderfgoed Hollandse Waterlinies en de Bijzondere Landschappen), voor het erfgoedbeleid (gericht op bescherming, behoud en ontwikkeling van het gebouwde bovengrondse en groene erfgoed, bescherming van het ondergrondse erfgoed, het maritieme erfgoed en historische structuren) en voor de ruimtelijke kwaliteit.

Het behoud van het (cultuur)landschap of de versterking ervan spelen ook een belangrijke rol bij de verdere verstedelijking. Naast ruimte die wordt ingevuld door de woningbouwopgave en de energietransitie gaat het ook om een gezonde leefomgeving en om recreatieruimte voor bewoners en bezoekers in Noord-Holland Noord.

Er zijn volgende drie sturende opgaven voor het erfgoed- en cultuurbeleid:

1. transformatie van het cultuurlandschap,
2. leegstand, herbestemming en verduurzaming,
3. bereikbaarheid en toegankelijkheid van de culturele infrastructuur.



Afbeelding 35. Erfgoed en structuren uit Leidraad Landschap en cultuurhistorie
Bron: PNH



Voor wat betreft het erfgoed en de ruimtelijke kwaliteit zijn deze opgaven vertaald in de volgende twee doelen:

1. structuren van provinciaal belang versterken en benutten,
2. incourant gebouwd erfgoed duurzaam gebruiken.

Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord zal invulling geven aan de ambitie om bij de komende gebiedsopgaven de opgaven voor erfgoed, (cultuur) landschap en archeologie zodanig in te passen dat ruimtelijke kwaliteit behouden of versterkt wordt. Dit als integraal onderdeel in de gehele planvorming en uitvoering. Bovendien biedt erfgoed (gebouwd erfgoed en cultuurlandschap) kansen om gebiedsgericht bij te dragen aan transities die in de voorgaande paragrafen zijn benoemd. Zo kan revitalisering van cultuurlandschappen een bijdrage leveren aan de klimaat-, water- en energieopgaven. Denk hierbij aan de ontgraving van historische waterlopen in dorpen en steden en het benutten van inundatiegebieden in voormalige waterlinies voor waterberging.

Daarnaast wordt er gebiedsgericht invulling gegeven aan de rijks- en provinciale opgaven op objectniveau. Dit betreft de restauratie, verduurzaming en herbestemming van rijks-, provinciale en gemeentelijke monumenten. In Noord-Holland Noord staan bijvoorbeeld veel historische molens.

De aanwezigheid van molens en de bijbehorende molenbiotopen (de vrije ruimte rondom de molens) vergroot de belevingswaarde van het Noord-Hollandse landschap.[46] Daarnaast gaat het om behoud en herbestemming van karakteristieke stolpboerderijen zoals opgenomen in de Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen. Deze kaart en de daarbij behorende richtlijnen dienen als uitgangspunt voor een handelingsperspectief van gemeenten bij vrijkomend en leegstaand agrarisch erfgoed. Het belang is gelegen in de opgave om de stolpenstructuren te behouden en daarmee de identiteit van het kenmerkende ‘piramidenlandschap’ beleefbaar te houden.

Het erfgoedbeleid gaat uit van ‘erfgoedinclusiviteit’: niet de bevriezing van het erfgoed, maar ontwikkelingsgericht meebewegen op basis van erfgoedwaarden en het hierbij herkenbaar houden van de diverse tijdlagen in het landschap. Erfgoedinclusief ontwikkelen betekent in het licht van te verwachten ingrepen in het landschap – de toekomstige opgaven – dat erfgoed als drager van identiteiten en kernkwaliteiten en als opgave op zichzelf een belangrijke factor kan zijn bij beslissingen in het ruimtelijke domein. Het gaat daarbij om een vertaling van wat de ingrepen in het landschap zijn, waar veranderingen nodig zijn naar hoe erfgoed een rol speelt bij de inpassing, oplossing of als erfgoedopgave bepalend kan zijn voor de uitkomst.

46 www.molensnh.nl

5.5. Ruimte voor defensie

De veiligheidssituatie in de wereld verandert, waardoor het beschermen van Nederland en de NAVO-bondgenoten steeds belangrijker wordt. Na een lange periode van bezuinigingen wordt sinds 2014 weer extra geïnvesteerd in de krijgsmacht. Deze investeringen zijn sinds de oorlog in Oekraïne toegenomen. Er wordt geïnvesteerd in meer militairen, meer materieel en meer activiteiten om ervoor te zorgen dat eenheden sneller, vaker en langer kunnen worden ingezet. Er is extra ruimte nodig om te trainen, ook in Noord-Holland en dan met name in Noord-Holland Noord. Het gaat daarbij om zowel directe als indirecte (geluidsruimte en veiligheidszones) ruimte. De ruimtevraag komt naar voren op bestaande terreinen (intensiever gebruik, meer milieuruimte) en op nieuwe locaties (nieuwe type oefeningen en vergroting bestaande capaciteit.

In het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) bepaalt Defensie waar en hoeveel ruimte hiervoor nodig is. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn alle behoeften beschreven die in een plan MER worden onderzocht. De voorkeursalternatieven die hieruit voorkomen worden begin 2025 vastgelegd in een Nationale Beleidsvisie Ruimte voor Defensie en moeten uiteindelijk landen in de Nota Ruimte.

In het NPRD wordt onderscheid gemaakt tussen behoeften met bovenregionale afweging (ruimtebehoefte met meerdere locaties in het land) en locatiespecifieke behoeften 47. In Noord-Holland Noord gaat het om de volgende behoeften:

Bovenregionale afweging

- *Nieuw amfibisch oefengebied.* Hiervoor is momenteel het gebied ‘t Botgat ten noorden van Groote Keeten in de gemeente Schagen in beeld. Defensie heeft grote behoefte aan meer mogelijkheden om amfibisch te kunnen trainen en oefenen. Op de huidige en enige amfibische trainings- en oefenlocatie Texel is er sprake van kusterosie. Een ander probleem is dat er in Nederland alleen mogelijkheden zijn om het aanlanden te oefenen. Ook kan er bij bepaalde windrichtingen en stromingen niet geland worden op de zuidpunt van Texel. Er zijn niet veel andere mogelijkheden, die ook nog eens binnen een redelijke vaarafstand van de haven in Den Helder liggen. Het gaat hier niet zo zeer om een groot aaneengesloten gebied langs de kust maar om landingspunten op de kust waarbij enkele landingsvaartuigen mariniers en een paar voertuigen op het strand mogen afzetten en verder landinwaarts mogen doorstoten naar een doel.

- *Routes voor onbemande maritieme helikopters (drones).* Het betreft de inzet van onbemande helikopters/drones voor mijnenbestrijding en maritieme verkenning. Vanwege het maritieme karakter is vliegkamp De Kooy de enige mogelijke plek om de maritieme drones te stationeren. Voor de drones zijn afgebakende routes (corridors) in het luchtruim nodig tussen De Kooy en de bestaande oefengebieden op zee. In de huidige situatie zou hetzelfde luchtruim gebruikt moeten worden dat het overige vliegverkeer ook gebruikt. Het luchtruim met de daarbij horende regelgeving geeft onvoldoende mogelijkheden om onbemand en bemand vliegverkeer te scheiden. De variant die onderzocht wordt gaat rechtstreeks over de vaarroutes naar het oefengebied op de Noordzee en komt alleen boven land ten westen van vliegkamp De Kooy.

- *Stationeren en corridors voor cargodrones.* Voor het oefenen met cargodrones boven land zijn locaties nodig om ze te stationeren en ermee te oefenen. Ook zijn luchtroutes (corridors) nodig naar de oefengebieden in Nederland. De behoefte aan deze systemen is groot omdat hiermee onder gevaarlijke gevechtsomstandigheden en tijdens slecht weer bevoorrading door kan gaan. Voor het stationeren van de cargodrones gaat Defensie uit van vliegbasis Deelen in Gelderland. Er is een corridor nodig naar vliegkamp De Kooy. De rechtstreeks variant gaat in een rechte lijn boven het grondgebied van de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Medemblik en Drechterland. Een andere route gaat grotendeels buiten het vasteland van Noord-Holland heen en komt van de Noordzee boven land ten westen van vliegkamp De Kooy.

- *Nieuw laagvlieggebied voor helikopters.* Defensie verwacht een blijvende toename van het aantal helikopterbewegingen in de laagvlieggebieden in Nederland. Er is een noodzaak om te oefenen met vliegen op beperkte hoogte (25 meter), waarbij je minder zichtbaar bent voor de vijand. De situatie in de huidige laagvlieg gebieden verslechtert omdat er geen planologisch regime geldt dat het laagvliegbelang dient. Door het ontbreken van dit regime is o.a. het

47 Dit betreft bijvoorbeeld activiteiten die reeds bestaan, maar uitgebreid moeten worden of activiteiten die al op specifieke locaties plaatsvinden. Voor deze activiteiten wordt in het planMER wel de impact op de fysieke leefomgeving beschouwd, maar geen alternatieven onderzocht (omdat hiervoor maar één bestaande locatie/gebied in aanmerking komt)



laagvliegoefengebied in de Wieringermeer onbruikbaar geworden. Defensie wil daarom de status van laagvlieggebieden juridisch borgen ten aanzien van het wel of niet plaatsen van obstakels in deze gebieden. Er wordt gedacht aan een regime waarbij rekening dient te worden gehouden met het belang van laagvliegen. Er wordt een nieuw laagvlieggebied onderzocht dat zich over (delen) van de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen, Opmeer, Medemblik, Koggenland, Dijk en Waard, Alkmaar, Purmerend en Edam-Volendam. Er zal niet boven bebouwde kom worden gevlogen, maar wel over losstaande gebouwen en lintbebouwing.

Locatiespecifieke behoeften

- *Meer beproevingen in IJsselmeerregio bij Breezanddijk*. Uitbreiding van het huidige gebied, dat zich uitstrekt over Noord-Holland Noord (gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen, Bergen, Alkmaar, Dijk en Waard, Koggenland, Opmeer, Medemblik, Enkhuizen), om meer fysieke ruimte en vergunningen te hebben voor het veilig kunnen testen van wapens en munitie om mee te groeien met de technologische ontwikkelingen.

- *Meer testruimte in Noordzee ten noorden van Petten*. Uitbreiding van de huidige testruimte (EHR-8) boven de Noordzee om meer fysieke ruimte en vergunningen te hebben voor het veilig kunnen testen van wapens en munitie om mee te groeien met de technologische ontwikkelingen.

- *Beperkingengebied rondom Maritiem Vliegkamp De Kooy*. Defensie wil meer controle hebben over wat er in de nabijheid van de militaire vliegvelden wordt gebouwd. Momenteel kan Defensie weinig tegenhouden op ruimtelijk gebied in de directe omgeving. Voorbeeld hiervan is de plaatsing van windmolens die een negatief effect hebben op vliegmogelijkheden. Voor de vliegveiligheid wordt daarom de outer horizontal surface rondom militaire luchthavens wettelijk vastgelegd op een straal van 15 kilometer.

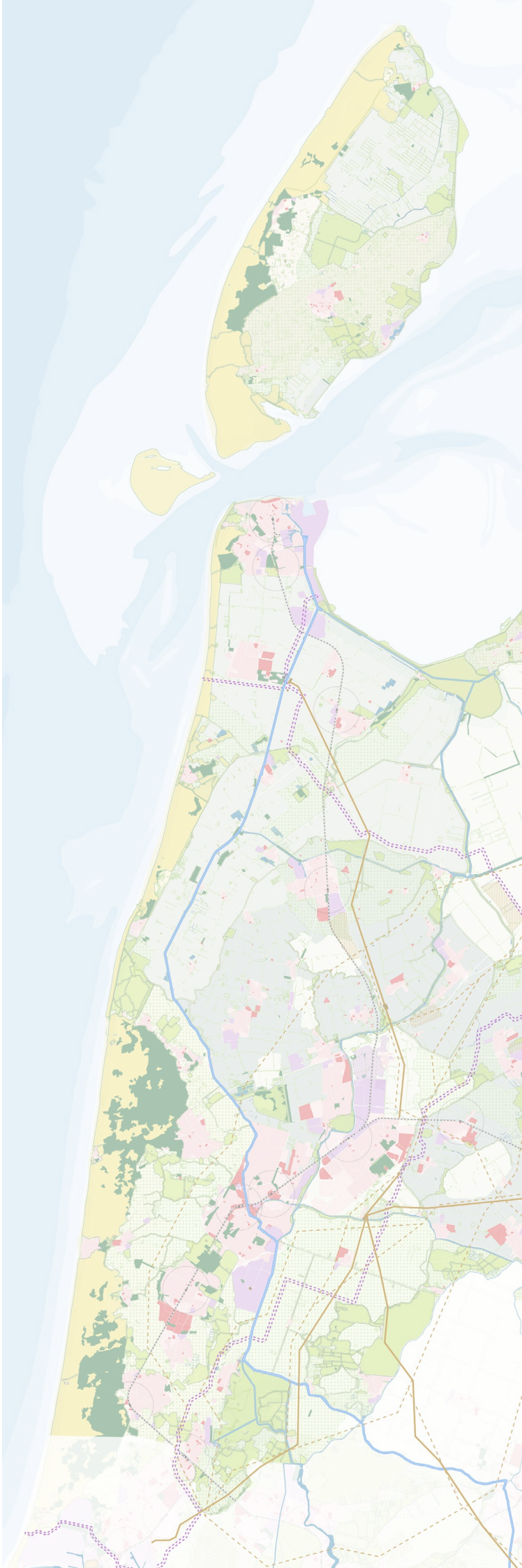
- *Dagelijkse doorgang naar oefenterrein op zee.* De EHR-8 zone wordt gepland voor het oefenen en testen van onbemande vaartuigen op en in het water. Door deze ruimte te garanderen is het mogelijk om met deze vaartuigen te oefenen. Daarvoor is het aanpassen van de vergunningsruimte noodzakelijk. De fysieke ruimte die Defensie nodig heeft voor dit oefenen is momenteel namelijk al in bezit. Benodigd hiervoor is de corridor van vliegkamp De Kooy naar het oefengebied EHR-8 waar op, onder en boven water gebruik kan worden gemaakt van de ruimte.

- *Meer milieuruimte voor Koninklijk Instituut voor de Marine*. Het betreft hier het gebouw 'Medemblik' van het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) in Den Helder. In dit gebouw bevinden zich opstellingen voor onderwijs en onderzoek ten behoeve van de opleiding van technische officieren van alle krijgsmachtdelen. Ook wordt er regelmatig van de faciliteiten gebruik gemaakt voor de opleiding van de onderofficieren van de Koninklijke Marine. Voor kennisontwikkeling en opbouw is het essentieel om hiervoor nieuwe leerfaciliteiten te hebben.

Bovenbeschreven opgaven hebben in meer of mindere mate impact op de fysieke leefomgeving en daarmee ook invloed op andere ruimtelijke opgaven en bestaande functies in Noord-Holland Noord. Bijvoorbeeld het nieuwe nieuw amfibisch oefengebied wordt gezocht in de kuststreek die grotendeels valt onder het netwerk van Natura 2000 en NNN. Bovendien wordt hier ook veel gerecreëerd. En onder het nieuwe laagvlieggebied voor helikopters zoekt het ministerie van KGG naar een corridor voor een nieuwe 380 kV hoogspanningsleiding, er bevinden zich Natura 2000 gebieden, weidevogelgebieden en stiltegebieden en er zijn plannen voor woningbouw. En het beperkingengebied rond vliegkamp De Kooy zal invloed hebben op eventuele hoogbouw, hoogspanningsleiding en windmolens in een straal van 15 kilometer rond de vliegbasis.

Opgavendocument Ontwikkelperspectief

Noord-Holland Noord



januari 2025

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18185
Extern Zaak ID	2378298
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	10.b
Titel	Ruimte: Ontheffing asielopvang Schagen Oost (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Op verzoek van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Schagen hebben Gedeputeerde Staten een tijdelijke ontheffing verleend ten behoeve van een asielopvang op de locatie Schagen Oost, waarbij voor een termijn van in totaal ten hoogste 5 jaar van het omgevingsplan wordt afgeweken. Na 4 jaar vindt een evaluatie plaats over de noodzaak van voortzetten van de opvang. Indien die noodzaak is aangetoond kunnen GS op dat moment besluiten nogmaals een tijdelijke ontheffing te verlenen.

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Dhr. B. Odie
BEL/RO

Verzenddatum
27 MAART 2025

Kenmerk
2378298/2390578

Betreft: Ontheffing asielopvang Schagen Oost

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 25 maart 2025 om een tijdelijke ontheffing te verlenen ten behoeve van een asielopvang op de locatie Schagen Oost.

Zie het ontheffingsverzoek en ons besluit in de bijlagen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

1 bijlage(n)
Verleende tijdelijke ontheffing asielopvang Schagen Oost door GS aan de gemeente Schagen

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

AANTEKENEN
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schagen
Postbus 8
1740 AA SCHAGEN

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
B. Odie
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144904
bart-jan.odie@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 MAART 2025

Kenmerk
2378298/2390583

Uw kenmerk
164388

Betreft: Ontheffing asielopvang Schagen Oost

Geacht college,

In uw brief van 13 december 2024 verzoekt u ons om op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 (verder: OV NH2022) ontheffing te verlenen. Ontheffing wordt gevraagd van artikel 6.59 'Bescherming en activiteiten Bijzonder provinciaal landschap'. De aanvraag dient voor de realisatie van een duurzame opvang voor maximaal 300 bewoners voor de duur van maximaal 10 jaar, exclusief op en afbouw van de locatie (5 jaar met een optie tot verlenging van nogmaals 5 jaar) in het gebied Schagen Oost, gelegen aan de Priggeweg tussen het Volkstuinencomplex en de Schaatsbaan, zoals aangeduid op figuur 2 van bijlage A bij het verzoek.

In de huidige versie van de OV NH2022 is artikel 6.59 omgenummerd naar artikel 6.59a en is de term Bijzonder Provinciaal Landschap aangepast naar Beschermd Landschap (verder: BL).

Hierbij verlenen wij ontheffing van artikel 6.59a van de OV NH2022 ten behoeve van deze tijdelijke ontwikkeling, voor de duur van maximaal 5 jaar, met in achtneming van de aan de ontheffing verbonden voorschriften. Uiterlijk 4 jaar na verlening van de ontheffing wordt een evaluatie uitgevoerd over de noodzaak van het continueren van de asielopvang op bovengenoemde locatie. Indien uit de evaluatie blijkt dat voortzetting van de asielopvang op de locatie noodzakelijk is, kan de gemeente tijdig een nieuw, gemotiveerd verzoek om ontheffing bij de provincie indienen. Die eventuele nieuwe ontheffing kan dan voor nogmaals maximaal 5 jaar worden verleend.

Juridisch kader

De bevoegdheid tot het verlenen van ontheffing is op grond van artikel 2.32, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 6.11 van de OV NH2022 een bevoegdheid van GS, op aanvraag van het college van burgemeester en wethouders. Het is daarmee een taak van GS om op basis van de aanvraag af te wegen of in dit geval de uitoefening van de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

gemeentelijke taak onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd.

De ontheffing is aangevraagd met het oog op het verlenen van een tijdelijke omgevingsvergunning voor een tijdelijke asielopvang waarmee voor de duur van maximaal 10 jaar, netto, exclusief op en afbouw van de locatie (5 jaar met een optie tot verlenging van nogmaals 5 jaar) van het omgevingsplan kan worden afgeweken. Aan een ontheffing kan geen bepaling over een voorwaardelijke verlenging worden verbonden. Deze ontheffing wordt daarom voor maximaal 5 jaar verleend.

Motivering

Wettelijke noodzaak

Gemeente Schagen heeft als gevolg van de Spreidingswet op basis van het Verdeelbesluit Noord-Holland 2024 de taak om 277 reguliere opvangplaatsen te verzorgen per 1 juli 2025. Het realiseren van duurzame opvang is noodzakelijk om aan deze taakstelling te kunnen voldoen. Het is onwaarschijnlijk dat de gemeente Schagen per 1 juli 2025 aan haar wettelijke taken in relatie tot de Spreidingswet kan voldoen, indien de ontheffing niet verleend wordt.

Locatieonderzoek

De gemeente heeft opdracht gegeven voor een onafhankelijk locatieonderzoek. De uitkomst van dit onderzoek is dat er binnen de gemeente binnenstedelijk en in regulier landelijk gebied geen geschikte en beschikbare locaties zijn voor asielopvang. Locaties die eerder geschikt leken, zijn door voortschrijdend inzicht niet meer geschikt bevonden. De gemeenteraad van Schagen heeft hiertoe ook besloten. Het onderzoek geeft verder aan dat, van de locaties in BL, de locatie Schagen Oost de enige geschikte is. De gemeente heeft het ontheffingsverzoek en het locatieonderzoek procedureel volgens de provinciale werkwijze en aanbevelingen uitgevoerd.

Impact op Beschermd Landschap

De gemeente beoogt de vereiste opvang te realiseren in het gebied Schagen Oost. GS hebben eerder ontheffing verleend voor een crisisnoodopvang op dezelfde locatie voor de duur van 1 jaar (tot 1 april 2025). De aanvraag betreft feitelijk het continueren van de locatie, waarbij de locatie met relatief beperkte aanpassingen geschikt wordt gemaakt om meerdere jaren te blijven functioneren.

De locatie Schagen Oost is onderdeel van het Beschermd Landschap, deelgebied Schagen. Dit BL wordt beschermd door artikel 6.59a van de OV NH2022. In het BL is een ontwikkeling van overige stedelijke functies (niet-wonen) met een bebouwd oppervlak van meer dan 500 m^2 niet mogelijk en is een andere ruimtelijke ontwikkeling slechts mogelijk indien deze ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast. Gelet op de omvang van de asielopvang is de ontwikkeling in strijd met artikel 6.59a van de OV NH2022.

Door de ligging aan de rand van het BL en de reeds aanwezige beplanting (rond de volkstuinen en langs de weg) is de impact op de kernkwaliteit 'openheid en ruimtebeleving' relatief beperkt. In principe kan deze kernkwaliteit weer worden hersteld als de opvanglocatie na de ontheffingsperiode wordt opgeruimd, ook na een langere periode. De typerende verkavelingsstructuur is een andere kernkwaliteit in het gebied, maar niet op de locatie van de opvang. Er is geen sprake van de kernkwaliteit 'habitat voor weidevogels'. Het blijft hoe dan ook een landschappelijk gevoelige locatie; voor een aanvaardbare landschappelijke inpassing worden een aantal voorschriften gegeven in deze ontheffing. Eventuele latere aanpassingen aan het terrein moeten binnen deze voorschriften blijven.

Consultatie Provinciale Staten

Vanwege de aandacht van Provinciale Staten voor ontwikkelingen in Beschermd Landschap en de samenloop met mogelijke woningbouwontwikkelingen in Schagen Oost hebben wij de PS-commissie Ruimte om advies gevraagd over het ontheffingsverzoek. Uit bespreking op 17 maart jl. bleek dat een meerderheid van de commissie voor het verlenen van een ontheffing is voor de duur van 5 jaar, met de mogelijkheid om na een evaluatie nogmaals 5 jaar te ontheffen.

Conclusie

Evident is dat gemeente Schagen een wettelijke opgave kent voor opvang van asielzoekers, en dat dit een groot maatschappelijk belang betreft. De gemeente heeft voldoende onderzocht of een andere locatie, binnenstedelijk of in regulier landelijk gebied, geschikt en beschikbaar is. Wij respecteren de afweging van de gemeenteraad dat van een dergelijke andere locatie geen sprake is. Wij zien dit als een situatie waarin de uitoefening van de taak of bevoegdheid van de gemeente onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het provinciale belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd. Hierbij is van doorslaggevend belang dat het gaat om een tijdelijke ontwikkeling met een relatief beperkte impact op het BL, zoals hiervoor is onderbouwd, en dat de gronden naar de oorspronkelijke situatie kunnen worden teruggebracht waarbij de kernkwaliteiten kunnen worden hersteld.

Wij zijn in deze specifieke situatie dan ook bereid om een tijdelijke inbreuk toe te staan op de door de OV NH2022 beschermde landschappelijke waarden.

Voor de volledigheid merken wij op dat het ontheffingsverzoek apart van de mogelijke woningbouwontwikkelingen in Schagen Oost is beoordeeld.

Voorschriften

Aan de ontheffing verbinden wij een aantal voorschriften. Deze zijn gericht op het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten van het BL Schagen en op het borgen van de tijdelijkheid van de aantasting:

1. Deze ontheffing ziet op de locatie die is aangeduid in figuur 2 van bijlage A bij het verzoek om ontheffing.
2. Deze ontheffing gaat in op 1 april 2025 en eindigt op 31 maart 2030.
3. Deze ontheffing heeft uitsluitend betrekking op het verlenen van een tijdelijke omgevingsvergunning voor een tijdelijke asielopvang waarbij voor een termijn van in totaal ten hoogste 5 jaar na ingangsdatum van de ontheffing, dus tot en met uiterlijk 31 maart 2030, van het omgevingsplan wordt afgeweken.
4. Voor de afbouw van de opstallen, leegmaken van het terrein en het herstel van de kernkwaliteiten geldt een periode van in totaal drie maanden. Uiterlijk op 1 juli 2030 dient het terrein in de oorspronkelijke staat te zijn hersteld.
5. Uiterlijk 4 jaar na ingangsdatum van de ontheffing, dus uiterlijk op 1 april 2029, ontvangen wij van u een evaluatie over de noodzaak van het continueren van de asielopvang. Daarbij wordt o.a. betrokken de dan geldende landelijke regelgeving m.b.t. asielopvang, provinciale regelgeving, het functioneren van de asielopvang op de locatie en de beschikbaarheid van andere geschikte locaties. Indien uit de evaluatie blijkt dat voortzetting van de asielopvang op de locatie noodzakelijk is, kan de gemeente tijdig - dat wil zeggen uiterlijk 1 juli 2029 - een nieuw, gemotiveerd verzoek om ontheffing bij de provincie indienen.
6. Eventuele herinrichting van het terrein vindt zodanig plaats dat er geen onomkeerbare aantasting plaatsvindt van de voorkomende kernkwaliteiten van het BL Schagen, zoals omschreven in bijlage 7 bij de OV NH2022.
7. De landschappelijke inpassing vindt zodanig plaats dat de tijdelijke aantasting van de kernkwaliteiten 'landschappelijke karakteristiek' en 'openheid en ruimtebeleving', zowel op de bouwkavel als in de omgeving ervan zo beperkt mogelijk is. Ten aanzien van de kernkwaliteit 'landschappelijke karakteristiek' betekent dit in ieder geval dat de bestaande verkaveling intact moet blijven en sloten niet mogen worden gedempt. Bebouwing en beplanting dient op voldoende afstand van de kavelsloten te blijven.
8. Zo spoedig mogelijk na ingangsdatum van deze ontheffing dient in overleg met de verkeersdeskundigen van de provincie een evaluatie te worden uitgevoerd naar de tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die zijn getroffen ten behoeve van de tijdelijke asielopvang die voor 1 jaar aanwezig zou zijn. Indien nodig moeten op (ambtelijke) aanwijzing van de provincie nieuwe of aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen, passend bij de langere aanwezigheid van de asielopvang.
9. Aan de omgevingsvergunning worden de volgende vier voorschriften verbonden:
    a. De vergunninghouder stelt voorafgaand aan herinrichting van het terrein een rapportage op waarin de oorspronkelijke toestand én de huidige toestand met crisisnoodopvang in beeld is gebracht, waarbij in ieder geval de voorkomende kernkwaliteiten van het BL Schagen op de betrokken gronden zijn vastgelegd.
    b. De genoemde rapportage wordt uiterlijk 2 weken voor de uitvoering van de herinrichtingswerkzaamheden toegezonden aan de gemeente en aan de provincie (via RO-info@noord-holland.nl).

c. Na verwijdering van de gebouwen, verhardingen en andere voorzieningen worden de betrokken gronden in de oorspronkelijke toestand hersteld, dan wel in een andere toestand die in overeenstemming is met provinciale regels of toestemming.
d. De werkzaamheden ten behoeve van het herstel in de oorspronkelijke toestand worden zodanig uitgevoerd dat geen nieuwe aantasting plaatsvindt van de voorkomende kernkwaliteiten van het BL Schagen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

Bezwaar en beroep

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat artikel 16.85, eerste lid, van de Omgevingswet bepaalt dat het onderhavige besluit tot het verlenen van een ontheffing geacht wordt deel uit te maken van het besluit waarover de regel waarvan ontheffing is verzocht, is gesteld. Dit betekent dat tegen deze ontheffing kan worden opgekomen door het indienen van een bezwaarschrift of het instellen van beroep tegen het gemeentelijk besluit waarvoor deze ontheffing wordt gebruikt. Verdere informatie treft u aan in het gemeentelijk besluit.

Uitsluitend voor zover deze ontheffing afwijkt van het ingediende verzoek, in het bijzondere ten aanzien van de termijn waarvoor de ontheffing geldt, kunnen belanghebbenden hiertegen binnen zes weken na verzending van dit besluit een bezwaarschrift indienen bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Verdere informatie vindt u op https://www.noord-holland.nl/Loket/Bezwaar_en_klachten/Bezwaar_maken

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18251
Extern Zaak ID	1924824
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	10.c
Titel	Ruimte: Ontheffingsverzoek Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

De gemeente Haarlemmermeer heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening ingediend voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen. De bouw van de gevraagde woning is in overeenstemming met de geldende instructieregels van de Omgevingsverordening.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J. Dam

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235145123

jolanda.dam@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 APR. 2025

Kenmerk

1924824/2228953

Uw kenmerk

Betreft: Positieve weigering aanvraag ontheffing voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

- Positieve weigering aanvraag ontheffing voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen

Inleiding

Burgemeester en wethouder van de gemeente Haarlemmermeer hebben verzocht om een ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen. Op 8 april 2025 hebben wij besloten om de gevraagde ontheffing te weigeren. De reden hiervoor is dat de bouw een woning op deze locatie in overeenstemming is met de nu geldende instructieregels van de Omgevingsverordening NH2022.

Aan de aanvraag voor een ontheffing ligt geen formele aanvraag omgevingsvergunning ten grondslag. Het ontheffingsverzoek is om die reden getoetst aan de instructieregels van Omgevingsverordening NH2022 (OVNH2022) zoals deze gelden op de besluitdatum.

Op grond van artikel 6.18a Woningbouw in of aan een kern of dorpslint is het mogelijk een woning te realiseren als het gaat om een locatie in of aan een kern dan wel in of aan een dorpslint. De locatie ligt aan de kern Vijfhuizen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Tot slot

Ons besluit maakt onderdeel uit van de besluitvorming van de gemeente op de conceptaanvraag voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

1. Ontheffingsverzoek

2. Besluit op ontheffingsverzoek

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer +31235145123
jolanda.dam@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 APR. 2025

Kenmerk
1924824/2228951

Uw kenmerk
10180337

Betreft: Positieve weigering aanvraag ontheffing voor de bouw van een woning aan de Spieringweg naast 508 te Vijfhuizen

Geacht college,

In uw brief van 10 november 2023 vraagt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 (OVNH2020) ontheffing te verlenen ten behoeve van een conceptaanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van een nieuwe woning aan de Spieringweg 508.

Wij hebben besloten de door u gevraagde ontheffing te weigeren. De bouw van de gevraagde woning past namelijk binnen de regels van de OV NH2022. Hieronder lichten wij dit besluit toe.

Uw aanvraag is aan de volgende regels getoetst

De Omgevingswet is in werking getreden nadat u de aanvraag voor een ontheffing heeft gedaan. Aan de aanvraag voor een ontheffing ligt geen formele aanvraag omgevingsvergunning ten grondslag. Om die reden is de Omgevingswet van toepassing.[1] Wij toetsen het ontheffingsverzoek daarom aan de instructieregels van Omgevingsverordening NH2022 (OVNH2022) zoals deze gelden op de besluitdatum.

De ontheffingsbevoegdheid[2] is gebaseerd op de Omgevingswet.[3] De ontheffing kan worden verleend als de uitoefening van de taak of bevoegdheid waarvoor ontheffing wordt gevraagd onevenredig wordt

[1] Artikel 4.3 van de Invoeringswet Omgevingswet
[2] Artikel 6.11 van de OV NH2022.
[3] Artikel 2.32 van de Omgevingswet

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

belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd.

Uit het overgangsrecht van artikel 12.7 van de OV NH2022 blijkt dat het overgangsrecht niet van toepassing is op artikel 6.18a van de OV NH2022

Op grond van artikel 6.18a van de OV NH2022 is het mogelijk een woning te realiseren als het gaat om een locatie in of aan een kern dan wel in of aan een dorpslint.

Op grond van artikel 6.59a, lid 2 van de OV NH2022 is het mogelijk een woning te realiseren als de voorkomende kernkwaliteiten niet worden aangetast.

Beoordeling ontheffingsverzoek

In de bij de aanvraag voor een ontheffing gevoegde bijlage motiveert u dat ontheffing kan worden verleend omdat de gevraagde woning zorgvuldig wordt ingepast, niet zichtbaar zal zijn vanaf de openbare weg en aansluit op de naastgelegen woningbouwlocatie Stellinghof. U meent dat de impact op de beleving van het landschap vrijwel nihil is en dat met de bouw van de woning geen inbreuk wordt gedaan op het Beschermd landschap.

Wij hebben uw aanvraag beoordeeld en komen tot de conclusie dat het toevoegen van een woning op deze locatie past binnen de instructieregels voor het werkingsgebieden Landelijk gebied en Beschermd landschap. De locatie ligt namelijk aan/in de kern van het dorp Vijfhuizen. Met het toevoegen van de woning wordt de openheid van het landschap niet aangetast, waarmee er geen sprake is van aantasting van de kernkwaliteiten van het Beschermd landschap.

Er is daarom geen ontheffing van de instructieregels nodig.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Rechtsmiddelen
Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Wij verzoeken u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent. Ook kunt u voor meer informatie de provinciale website bezoeken: www.noord-holland.nl. Daar kunt u ook uw bezwaarschrift digitaal indienen door gebruik te maken van de daarvoor bestemde formulieren via loket onder bezwaar, meldingen en klachten. U kunt uw bezwaarschrift niet per e-mail indienen.

Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en medewerkers die namens het college van Gedeputeerde Staten deelnemen. Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan.

Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend. Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u bij een spoedeisend belang een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland.

gemeente
Haarlemmermeer

INGEKOMEN 21 NOV. 2023

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Taurusavenue 100
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Faxnummer 023 563 95 50

Cluster	Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon	mevrouw D. Ong
Telefoon	0900 1852
Uw brief	1924824/1957466
Ons kenmerk	10180337
Bijlage(n)	1 - ruimtelijke onderbouwing t.b.v. verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH202 voor de realisatie van één woning aan de Spieringweg 508 te Vijfhuizen

Verzenddatum
10 november 2023

Onderwerp ontheffingsverzoek conform artikel 13.4.

Geachte college van Gedeputeerde Staten,

Voor de realisatie van een vrijstaande woning op een afgesplitst deel van de Spieringweg 508 te Vijfhuizen is een conceptaanvraag ingediend. Op 3 oktober 2022 is voor deze conceptaanvraag een ontheffing aangevraagd op grond van artikel 13.4 van de OVNH2020.

Het verzoek om ontheffing is op 18 januari 2023 door u afgewezen. De door ons aangevoerde omstandigheden dat er sprake is van een woningtekort en dat de bouw van deze woning niet ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit, waren voor u geen bijzondere omstandigheden waardoor de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid onevenredig werd belemmerd in verhouding met de door de OVNH2020 te dienen provinciale belangen.

Aanvrager van de conceptaanvraag heeft via een gemachtigde beroep aangetekend tegen de afwijzing. Aangezien de beroepsgronden niet tijdig waren aangeleverd, is het beroep niet-ontvankelijk verklaard. Het verzet dat vervolgens tegen de niet-ontvankelijkverklaring was ingediend is ongegrond verklaard.

Op verzoek van aanvrager wordt het verzoek om ontheffing nogmaals aangevraagd.
Aanvrager is van mening dat niet de volledige onderbouwing en motivering is voorgelegd in het vorige verzoek. Hierdoor heeft de provincie niet de juiste afweging kunnen maken. Daarnaast biedt het nieuwe coalitieakkoord meer mogelijkheden voor woningen in het Landelijk Gebied. Wellicht speelt dit ook een rol bij de afweging. Door bij dit verzoek de motivering van de

ndertekend op: 13-11-2023 08:45
ndertekend door:

aanvrager bij te voegen beschikt u over de volledige onderbouwing en motivering voor dit verzoek. Wij verzoeken u met in achtneming van de onderbouwing van de aanvrager en de opnieuw op dit verzoek te beschikken.

Wij vernemen graag uw reactie.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de teammanager Ruimtelijke Plannen,

R. Brussee

Op afspraak ontvangen wij u graag op één van onze vestigingen.
Een afspraak met beeldbellen hoort echter ook tot de mogelijkheden.

Betreft: ruimtelijke onderbouwing t.b.v. verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH202 voor de realisatie van één woning aan de Spieringweg 508 te Vijfhuizen

Ruimtelijke onderbouwing

1. Bouwplan past in de omgeving

Het bouwplan is om een aantal redenen passend in de omgeving, hetgeen hieronder wordt onderbouwd.

1.1 Impact op landschap vrijwel nihil

• De betreffende locatie ligt ingeklemd tussen een woonwijk en een andere bebouwing (nummers 506, 508A en 508B en 510, het oude station van Vijfhuizen en een paar woonhuizen). Het plan betreft een inbreiding; er is geen sprake van een bouwplan in het open landschap. Het idee is om het gewenste te realiseren op het af te splitsen perceel van +/- 1.000 m². Tevens wordt het huis één meter in de grond tegen een talud (oude spoordijk) van twee meter gebouwd.
Daar bovenop staat een erfafscheiding van nog eens twee meter. Het deel van het huis dat dan boven die erfafscheiding uitkomt, is dusdanig beperkt dat het vanaf de Geniedijk nagenoeg niet zichtbaar is (er zit bovendien nóg een perceel tussen met huis en tuin). Van een storend effect op de landelijke beleving is dan ook geen sprake.
• De locatie als zodanig is daarnaast reeds bewoond;
• Er is geen nieuwe verharding nodig; het huis kan aan de bestaande weg (op grond in privé-eigendom) komen te staan.

1.2 Zorgvuldige inpassing

• De gewenste woning voegt zich bij de bestaande bebouwing van losse bouwvolumes. Meer concreet houdt dit in dat de gewenste woning gesitueerd zal worden op een plek waar de afstand ten opzichte van de overige huizen in harmonie met elkaar is. Ook komt de gewenste woning op ruime afstand te staan van de aanwezige bouwwerken, die op zichzelf ook op ruime afstand van elkaar staan. Aldus is er sprake van een bepaalde ritmiek.
• Het station en twee spoorwachtershuizen vormen een spoorwegensemble, waar de gewenste woning bij aansluit. De plek waarop het huis mogelijk wordt gebouwd is destijds in overleg met de gemeente Haarlemmermeer zodanig gekozen, dat er een zogenaamde ‘korrelstructuur’ ontstaat. Deze korrelstructuur houdt in dat het stationsgebouw, de dienstwoningen (2 onder 1 kap), het huis bovenop de oude spoordijk van de buren en het te bouwen huis van bovenaf gezien in een soort zigzagpatroon staat en tevens op ruime afstand van elkaar. Ten opzichte van deze bebouwing neemt het nieuw te bouwen huis een passende en niet dominante positie in.
• Ten opzichte van de nieuwbouwwijk Stellinghof (aan de oostkant van het perceel) staat het te bouwen huis op +/- 40 meter. Tussen het te bouwen huis en de Stellinghof staat een rij wilgen, daarna de toegangsweg van cliënt, vervolgens een talud met wilgen en daarlangs een brede sloot. Aldus is er sprake van een zorgvuldige inpassing van het onderhavig bouwplan.

1.3 Verscholen plek / Zichtbaarheid

• De locatie is daarnaast vanaf de openbare ruimte, straten en paden in de buurt vrijwel niet zichtbaar. Het weggetje naast het perceel is privé, de groene oever erlangs en de sloot zijn niet begaanbaar. Alleen de directe buren kunnen een huis hier zien, zodat de impact wel erg beperkt is, als men al van een impact wil spreken.
• Het perceel ligt twee meter lager dan het aangrenzende terrein. Het ligt namelijk onderaan een oude spoordijk, zoals reeds omschreven in randnummer 1.1. van dit beroepschrift.

1.4. Geen uitbreiding en geen precedentwerking

• De locatie, thans de tuin, is ingekaderd door verschillende restricties die verder bouwen rond, en zelfs op delen van het perceel niet toestaat. De bestemmingen Natuur, Groen, Water en de vrijwaringszone voor de Stelling van Amsterdam, zorgen ervoor dat er buiten deze specifieke plek niet gebouwd zal worden. Uitbreiding van de gewenste woning ligt dan ook bepaald niet voor de hand.
• De locatie, die vanaf de openbare weg bijna onzichtbaar is, is tevens de enige locatie waarop gebouwd kan worden. Dit onder de spoordijk gelegen perceel is namelijk ‘ingesloten’, met een aan de westzijde bovenop de spoordijk gelegen huis dat reeds lag en nog steeds ligt buiten de vrijwaringszone, dus binnen de MRA LG / BPL. Aan de oostzijde van het perceel van cliënt ligt een omvangrijke nieuwbouwwijk Stellinghof.

1.5 Aspecten rondom verlegging grens MRA/Landelijk Gebied

Circa drie maanden na de positieve grondhouding van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer werd cliënt op de hoogte gesteld van de cruciale verlegging van de grens van de vrijwaringszone – de Stelling van Amsterdam. Deze grens was namelijk verplaatst van de westkant van het perceel naar de oostkant, waardoor het perceel vanaf november 2020 buiten de eerdere ‘vrijwaringszone-Stelling van Amsterdam’ was komen te liggen, met alle nadelige gevolgen van dien. Het perceel valt nu binnen de grens van MRA LG/BPL. Was cliënt dus tijdig/juist door de het college geïnformeerd over die grensverlegging/wijziging, dan was zij natuurlijk direct na het besluit van de positieve grondhouding overgegaan tot definitieve indiening van het plan en was dit nog binnen de vrijwaringszone beoordeeld door de Provincie. De nieuwe Provinciale Omgevingsverordening voorziet thans echter, door het verleggen van de MRA LG/BPL grens, niet in een afwijkingsmogelijkheid.

Client vraagt zich dan ook af waarom de grens MRA LG / BPL anders loopt dan voorheen en nu juist op deze wijze is getrokken, dus precies langs (voor cliënt de verkeerde) kant van het perceel. Cliënt vraagt zich dit af, mede gelet op het feit dat het perceel niet kan worden aangemerkt als natuur of als grond met bijzondere waarde. Het is namelijk te betwisten dat de bouw van een huis op dit perceel inbreuk maakt op het MRA LG / BPL, daar het nauwelijks zichtbaar is en direct tegenover het perceel in kwestie een grootschalig woningbouwproject is gerealiseerd. Het perceel is inmiddels ingesloten door bebouwing. Niet duidelijk is waarom de grens van dit uitwerkingsplangebied niet aan de oostkant van het perceel is gelegd. Onduidelijk is dus waarom de grens BPL precies voorlangs het perceel is getrokken; de grens kan net zo goed achterlangs lopen. Bovendien blijkt uit de verdere uitwerking van de positieve grondhouding dat gezien de landschappelijke waarde van de zone en de geniedijk, het goed is dat er is gekozen voor een lagere goothoogte en een verdiept souterrain. Hierdoor blijft het landschap leidend en is het zicht vanaf de geniedijk beperkt. Vanuit het oogpunt van stedenbouw, landschap en cultuurhistorie is de conceptaanvraag dan ook akkoord bevonden. Het college steunt dan ook de aanvraag van cliënt voor de bouw en de grensverlegging en blijft bij haar positieve grondhouding, ook vanuit stedenbouwkundig-, landschaps- en cultuurhistorisch perspectief.

Tot slot is inmiddels gebleken dat de grens bij de wijziging OV NH2020 te ruim is

genomen/is ingetekend en dat Gedeputeerde Staten al besloten heeft om deze administratieve fout voor dat deel dat aangevraagd is, te wijzigen.

Met vriendelijke groet,

DAS

de heer mr. M.L. Santokhi

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18142
Extern Zaak ID	2386822
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	10.d
Titel	Ruimte: Start verkenningentraject woningbouw Schagen Oost 2025 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Naar aanleiding van eerdere afspraken met de gemeente Schagen uit 2022 is opnieuw de noodzaak voor het verkennen van de mogelijkheid voor woningbouw bij Schagen Oost, gelegen in Beschermd landschap, afgewogen. Een verkenning of woningbouw mogelijk is in Schagen Oost wordt in de eerste helft van 2025 opgestart.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P. van Son

BEL/WSO

Telefoonnummer 31658990282
patrick.van.son@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 APR. 2025

Kenmerk

2386822/2386825

Uw kenmerk

Betreft: Start verkenningentraject woningbouw Schagen Oost 2025

Geachte leden,

GS hebben op 1 april 2025 geconstateerd dat er dat vanuit de woningmarkt (onder meer beargumenteerd vanuit de in 2023 gemaakte Woondealafspraken) en inspanning van de gemeente Schagen op haar binnenstedelijke woningbouwplannen voldoende grondslag is om een nieuw verkenningentraject te starten naar de mogelijkheid voor woningbouw bij Schagen Oost. Dit is een invulling van een in 2022 gemaakte afspraak met de gemeente Schagen.

In deze brief leeft u meer over de achtergrond van dit besluit en de vervolgstappen.

Achtergrond en afweging

Bij vaststelling van de Omgevingsverordening NH2020 hebben Provinciale Staten besloten om een verkenningentraject uit te voeren in relatie tot heroverweging van Bijzonder Provinciaal Landschap (nu: Beschermd Landschap, BL) bij een drietal kernen, Schagen, Castricum, Uitgeest. Dit omdat deze volledig waren omsloten door BL én vanwege de aanwezigheid van een OV-knooppunt een heroverweging verdienden, omdat er door de volledige omsluiting met BL mogelijk geen ruimte is voor stedelijke opgaven anders dan verdere verdichting van de kern (Nota van Beantwoording bij Omgevingsverordening NH2020 (1.5)).

In 2021-2022 is daarom een verkenningentraject doorlopen met de gemeente Schagen in het kader van de Concept-ontwikkelvisie Stad Schagen 2040. Onderdeel van dit traject was via een faserings- en investeringsstrategie duidelijk te maken hoe de verschillende woningbouwlocaties in Schagen uitvoerbaar waren en geprioriteerd zouden moeten worden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Onderdeel van dit traject was inzichtelijk te maken of er op dat moment aanleiding was om het BL aan te passen ten behoeve van woningbouw. Gedeputeerde Staten hebben op 19 mei 2022 op basis van dit traject in een brief aan de gemeente geconcludeerd dat er op dat moment nog onvoldoende aanleiding was het BL bij Schagen Oost aan te passen ten behoeve van woningbouw. Wel is woningbouw bij Schagen Oost benoemd als 'een reële en financieel haalbare optie, welke in de toekomst moet worden opengehouden'. Zie ook bijlage 1 Brief 'Intenties en afspraken woningbouwversnelling en verkenningentraject BPL stad Schagen 2022' en PS brief 1831169 /1831174 (19 mei 2022).

Er is in de brief afgesproken elke collegeperiode van de gemeente Schagen, te beginnen in 2024, opnieuw een afweging te maken of er opnieuw aanleiding is de aanpassing van Beschermd Landschap (BL) ten behoeve van de woningbouwopgave te verkennen. Afgesproken is dit te doen:

1. Op basis van toegenomen behoefte vanuit de woningmarktontwikkelingen.
2. Op basis van de voortgang van de binnenstedelijke locaties en/of het wegvallen daarvan.

Eind 2024 is op basis van bovenstaande afwegingscriteria met de gemeente Schagen de balans opgemaakt. De conclusie is dat de gemeente heeft voldaan aan haar inspanningsverplichting en er vanuit de woningmarkt (onder meer beargumenteerd vanuit de in 2023 gemaakte Woondealafspraken) voldoende grondslag is om vanuit de afspraken de mogelijkheid voor woningbouw bij Schagen Oost te verkennen. De afweging vindt u in bijlage 2 bij deze brief.

Volgens de gemaakte afspraken kan nu een verkenningentraject worden opgestart om concreet te onderzoeken of woningbouw in Schagen Oost mogelijk is door middel van een wijziging van de begrenzing van het BL. Uitgangspunt voor Schagen Oost is dat toekomstige ontwikkelingen zorgvuldig in het landschap wordt ingepast en deze zoveel mogelijk gericht zijn op het behoud c.q. versterken van de kwaliteit van het beschermde gebied.

De uitkomsten van de verkenning worden naar verwachting na de zomer aan PS voorgelegd. Wanneer GS een positieve grondhouding uitspreken, agenderen GS, in lijn met het maatwerk, het besluit op de B-agenda van de Commissie Ruimte. Het kan ook zijn de verkenning uitwijst dat woningbouw niet kansrijk is. PS worden dan via de C-agenda hierover schriftelijk geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage:
1: Brief intenties en afspraken woningbouwversnelling en verkenningentraject BPL stad Schagen 2022
2: Afweging woningbouw Schagen Oost 2025

Provincie Noord-Holland

Stuknummer: 22.041474

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan het college van burgemeester en wethouders van Schagen

GEMEENTE SCHAGEN
ING 20 MEI 2022

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P. van Son

BEL/RO

Telefoonnummer 06-58990282

patrick.van.son@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 MEI 2022

Kenmerk

1831169 /1831172

Uw kenmerk

Betreft: intenties en afspraken woningbouwversnelling en verkenningentraject BPL stad Schagen

Geacht college van burgermeesters en wethouders,

We hebben kennis genomen van het gezamenlijk doorlopen traject van werkateliers onder leiding van de Bouwambassadeur met als doel de fasering, investering en prioritering van uw woningbouwplannen inzichtelijk te maken én zo duidelijkheid te verschaffen met betrekking tot het verkenningentraject omtrent eventuele aanpassing van de begrenzing van Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) bij Schagen Oost. De faserings- en investeringsstrategie is in goede samenwerking met ons tot stand gekomen. Wij constateren dat de adviezen en conclusies voldoen aan provinciaal beleid en provinciale regelgeving.

In het bestuurlijk overleg van 15 december 2021 zijn deze adviezen besproken in het bijzijn van gedeputeerde Loggen, wethouder Beemsterboer en de Bouwambassadeur. In het overleg zijn op basis van de faserings- en investeringsstrategie afspraken gemaakt over de woningbouwversnelling in de gemeente Schagen en het vervolg omtrent het verkenningentraject BPL. In deze brief geven we aan wat de intenties en afspraken zijn.

Voorgeschiedenis

Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening NH 2020 (OVNH2020) hebben wij aan PS toegezegd[1] een verkenning uit te voeren voor de stad Schagen, gericht op onderzoek naar de noodzaak of wenselijkheid om onderbouwd de contouren van het Beschermd Provinciaal Landschap (BPL) aan te passen ten behoeve

[1] Met betrekking tot de Zijpe- en Hazepolder zijn twee moties (M114-2020 en M148-2020) aangenomen. Hier loopt een apart verkenningentraject voor.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

van stedelijke ontwikkelingen (onder 1.5 in de Nota van Beantwoording).

Vervolgens heeft u eind juni 2021 een concept-Ontwikkelvisie stad Schagen 2040 opgesteld, waarin u integraal uw stedelijke ambities, waaronder ambities op het gebied van woningbouwprogrammering, heeft uitgewerkt. De Ontwikkelvisie is voor u een belangrijk instrument om nu en voor de toekomst de goede keuzes te maken vanuit het brede ruimtelijke perspectief van de stad Schagen. Gelijktijdig zouden wij ook starten met het Verkenningentraject voor de stad Schagen, zoals door ons is toegezegd in de Nota van Beantwoording van de Ontwerp Omgevingsverordening 2020 (1477251 / 1478386) op 11 november 2020. Met het verkenningentraject zou worden bekeken of het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) rond de stad zou moeten worden aangepast. U heeft vooral behoefte aan aanpassing van de begrenzing van het BPL aan de oostkant van de stad. Dit is dan ook benoemd in uw ontwikkelvisie.

Op 7 juli 2021 hebben wij geconcludeerd dat het kwantificeren van de woningbouwbehoefte, planning en financiële haalbaarheid voor ons noodzakelijk zijn in relatie tot een besluit over een verkenningentraject. Die onderbouwing was vanuit de ontwikkelvisie op dat moment voor ons nog onvoldoende. Onze Bouwambassadeur heeft daarop samen met u een faserings- en investeringsstrategie opgesteld, welke inmiddels is afgerond.

Zowel de gemeente Schagen als de provincie Noord-Holland hebben baat bij spoedige planontwikkeling ten behoeve van de woningbouw in Schagen én duidelijkheid over het verkenningentraject. Daarom is in het bestuurlijk overleg van 7 juli 2021 tussen gedeputeerde Loggen, wethouder Beemsterboer en de bouwambassadeur Lex Brans besloten een faserings- en investeringsstrategie op te stellen door de bouwambassade. Via deze strategie, die is ondersteund door het planeconomisch adviesbureau Metafoor, is gewerkt aan het verkrijgen van inzicht in de onderbouwing van de woningbouwprogrammering en de ruimtelijke consequenties die een direct gevolg zijn van woningbouwprogrammering en van ambities op andere thema's binnen de concept-Ontwikkelvisie stad Schagen 2040. We hebben gezamenlijk input geleverd voor het advies. Hierbij zijn het Kwalitatief woningbouwprogramma Kop van Noord-Holland, Masterplan Wonen, Woondeal, Woonakkoord alsmede de concept-Ontwikkelvisie stad Schagen 2040 als bouwsteen gebruikt en hebben we gezocht naar mogelijkheden voor binnenstedelijke verdichting.

In de periode tussen de zomervakantie 2021 en de kerstvakantie 2021 is er ambtelijk intensief samengewerkt om dit advies van input te

voorzien. Het advies heeft zich toegespitst op de stad Schagen, de dorpen binnen de gemeente Schagen zijn buiten beschouwing gelaten.

Op 15 december 2021 is het advies besproken in een bestuurlijk overleg tussen gedeputeerde Loggen en wethouder Beemsterboer. De conclusies van het advies zijn gezamenlijk vastgesteld en worden onder 'intenties en afspraken' toegelicht. Om dit te bekrachtigen is besloten met voorliggende brief de intenties en afspraken te bevestigen en zo te zorgen dat de woningbouw in de stad Schagen wordt versneld.

Intenties en afspraken
De provincie Noord-Holland en de gemeente Schagen zijn het volgende van plan:

1. De gemeente Schagen focust zich - in lijn met de conclusies van de faserings- en investeringsstrategie en de concept-Ontwikkelvisie stad Schagen - op de ontwikkeling van Muggenburg-Zuid (ca. 600-700 woningen), Muggenburg Eiland (ca. 200 woningen), Lagedijk (ca. 125 woningen) en versterking van een kwalitatief hoogwaardig centrum (Molenstraat 64 en de locatie Action/Wibra (samen ca. 120 woningen). Al deze locaties vallen buiten de beschermingsregimes van de omgevingsverordening en/of zijn binnenstedelijk, passend bij de focus van het regionale Woonakkoord.
    a. De Provincie Noord-Holland kan de gemeente Schagen ondersteunen bij het tot uitvoering brengen van bovengenoemde locaties. Hiervoor zijn onder meer ten tijde van het sluiten van deze afspraken beschikbaar:
        i. De Uitvoeringsregeling Versnelling Woningbouw;
        ii. Strategische meedenkkracht vanuit het Kernteam Versnelling Woningbouw;
        iii. Versnellingsmogelijkheden die voortkomen uit het Masterplan Wonen.
        iv. Ondersteuning bij een aanvraag voor toekomstige Woningbouwimpulsen;
        v. Inzet vanuit het Knelpuntenbudget om specifieke knelpunten op te lossen;
        vi. Ondersteuning bij de implementatie van een adequaat planningsysteem.
    b. Gezamenlijk erkennen wij dat er door de ontwikkeling van meer dan 600 woningen in Muggenburg-Zuid een noodzaak is tot ontsluiting van dit project op de N245. De provincie zal vanuit haar rol een besluit nemen over de ontsluiting van de inrit op de provinciale weg. De ontsluiting dient te worden bekostigd vanuit het plan van Muggenburg-Zuid. De verwachting is dat deze ontwikkeling over ca. 2 tot 3 jaar kan starten met de (gefaseerde) bouw.
2. Er is ruimte gevonden om ca. 150 woningen binnenstedelijk toe te voegen door een geleidelijke transformatie van het gebied Witte Paal. Dit zal pas op een termijn van 10 tot 15 jaar mogelijk

worden. De gemeente Schagen neemt dit ter overweging mee in de definitieve ontwikkelvisie.

3. De (binnenstedelijke) ontwikkelingen onder punt 1 en 2 leveren voldoende woningbouw op voor de stad Schagen zoals redelijkerwijs op basis van de huidige demografische en woningmarktontwikkelingen kan worden verwacht. Daarom is de ontwikkeling van Schagen Oost als woongebied op korte termijn niet noodzakelijk. Echter, bij een toenemende bevolkingsprognose en/of het wegvallen van de binnenstedelijke locaties is ontwikkeling van woningbouw in Schagen Oost een reële en financieel haalbare optie, welke in de toekomst moet worden opengehouden. De locatie is dan ook opgenomen in het regionale Woonakkoord.
    a. Het verkenningentraject, dat uitsluitsel geeft over het feit of aanpassing van het BPL in Schagen Oost mogelijk is, start wanneer op termijn - vanuit adaptief programmeren - de noodzaak hiertoe vanuit demografische en woningmarktontwikkelingen wordt aangetoond door de gemeente Schagen. Op dit moment is de noodzaak om een inhoudelijk besluit hierover te nemen er nog niet.
    b. Elke vier jaar, te midden van elke collegeperiode van het college van B&W van de gemeente Schagen, wordt de noodzaak om het verkenningentraject omtrent aanpassing van het BPL te starten gezamenlijk tussen de gemeente Schagen en de provincie Noord-Holland afgewogen. De eerste afweging zal plaats vinden in 2024.
    c. Uitgangspunt voor Schagen Oost is dat eventuele toekomstige ontwikkelingen zorgvuldig in het landschap worden ingepast en deze gericht zijn op het behoud c.q. versterken van de kwaliteit van het beschermde gebied.
4. Een zuidelijke rondweg is op basis van de huidige verkeersmodellen op korte termijn niet noodzakelijk om bovenstaande woningbouwontwikkelingen te faciliteren. Vanuit adaptief programmeren is het wenselijk de aanleg van een zuidelijke ringweg als toekomstige keuze (op de termijn van 10 tot 15 jaar) te markeren en bij de ontwikkeling van Muggenburg-Zuid rekening te houden met een mogelijke zuidelijke aansluiting. Een toekomstige uitdaging zal zijn om kostendragers te vinden voor de zuidelijke rondweg.

Tot slot
Wij wensen u veel succes bij het voorspoedig tot uitvoering brengen van de woningbouwplannen. Om u hierbij te ondersteunen zijn de Bouwambassadeur en het Kernteam Versnelling Woningbouw beschikbaar om de voortgang van de uitvoering van de woningbouwplannen en eventuele acties te bespreken.

Wij vertrouwen erop dat de faserings- en investeringsstrategie en deze brief daaraan zullen bijdragen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage 2: Afweging woningbouw Schagen Oost

Bij GS Nota Start verkenningentraject woningbouw Schagen Oost 2025, d.d. 1 april 2025 (2386822/2386823)

Achtergrond afsprakenbrief 2022

In 2021-2022 is een verkenningentraject doorlopen met de gemeente Schagen en provincie Noord-Holland in het kader van de Concept-ontwikkelvisie Stad Schagen 2040. Onderdeel van dit traject was via een faserings- en investeringsstrategie duidelijk te maken hoe de verschillende woningbouwlocaties in Schagen uitvoerbaar waren en geprioriteerd zouden moeten worden.

Onderdeel van dit traject was inzichtelijk maken of er op dat moment aanleiding was om het BL aan te passen ten behoeve van woningbouw. GS heeft in 2022 op basis van dit traject via een brief aan de gemeente geconcludeerd dat er op dat moment nog onvoldoende aanleiding was het BL bij Schagen Oost aan te passen. Wel is woningbouw bij Schagen Oost door GS benoemd als ‘een reële en financieel haalbare optie, welke in de toekomst moet worden opengehouden’.

Er is door GS in de brief ‘Intenties en afspraken woningbouwversnelling en verkenningentraject BPL stad Schagen’, d.d. 19 mei 2022 afgesproken elke collegeperiode van de gemeente Schagen, te beginnen in 2024, opnieuw een afweging te maken of er opnieuw aanleiding is om de aanpassing van Beschermd Landschap (BL) ten behoeve van de woningbouwopgave te verkennen. Afgesproken is dit te doen:

1. Op basis van toegenomen behoefte vanuit de woningmarktontwikkelingen.
2. Op basis van de voortgang van de binnenstedelijke locaties en/of het wegvallen daarvan.

Het vervolg van dit document gaat in op deze afweging.

Toelichting bij de afweging 2025

1: Woondeals Noord-Holland

Kort na de afsprakenbrief van GS in 2022 zijn Woondeals opgesteld tussen Rijk, provincies en gemeenten. De woningbouwopgave uit de Woondeals geldt voor de periode 2022 t/m 2030 en komt neer op het realiseren van 191.000 woningen in Noord-Holland. Op basis van het aantal woningen dat in de periode 2022 t/m 2024 is opgeleverd, komt de resterende woningbouwopgave voor de periode 2025 t/m 2030 neer op het realiseren van 140.000 woningen in Noord-Holland.

In het laatste kwartaal van 2024 is de voortgang van de woningbouwproductie in Noord-Holland onderzocht in relatie tot de afspraken in de twee Woondeals voor de provincie. Op basis van de gesprekken die met gemeenten zijn gevoerd (‘reality check’[1]) is te concluderen dat het aantal gerealiseerde woningen t/m 2030 met de huidige manier van werken lager gaat uitvallen dan gemeenten nu zelf hebben aangegeven. In plaats van de benodigde 140.000 woningen tot en met 2030 is onze inschatting, mede op basis van het huidige bouwtempo, op dit moment circa 120.000 woningen. Dit komt onder meer omdat provinciebreed grote plannen en/of projecten moeilijk(er) tot ontwikkeling en realisatie komen en/of nog niet haalbaar zijn. Dit betekent dat we

[1] zie ook Brief Commissie Ruimte ‘stand woningbouw’, GS vergadering 30-01-2025

nog sterker moeten inzetten om de bestaande plannen t/m 2030 sneller te (laten) ontwikkelen en realiseren en een deel van de plannen voor na 2030 ruim naar voren gehaald moet worden.

Gemeente Schagen heeft op basis van de Woondealafspraken een opgave voor het realiseren van 4.000 woningen in de periode 2022 t/m 2030. In de periode 2022 t/m 2024 heeft de gemeente ca. 1.100 woningen gerealiseerd[2]. De woningbouwopgave voor de periode 2025-2030 komt neer op het realiseren van 2.900 woningen. De gemeente beschikt over een plancapaciteit voor 2.500 nieuwbouwwoningen (dit is exclusief locatie 'Schagen Oost'). De ontwikkeling van de locatie 'Schagen Oost' (ca. 1.100 woningen) is nodig om het afgesproken aantal woningen in gemeente Schagen op basis van de Woondeal te kunnen realiseren in de periode 2024 t/m 2030 en draagt bij aan ons '130% plannen-doel' om planuitval in andere gemeenten in Noord-Holland op te vangen.

2: Voortgang binnenstedelijke locaties
Onderdeel van onze afspraak met gemeente Schagen uit 2022 was dat de gemeente eerst de binnenstedelijke woningbouwlocaties tot ontwikkeling zou brengen. Alle potentiële locaties van enige omvang zijn bij de verkenning in 2021/2022 in beeld gebracht en zijn te vinden in onderstaande tabel. Wij concluderen dat gemeente Schagen inmiddels op deze binnenstedelijke woningbouwlocaties voor 'harde plannen' heeft gezorgd. Met name de grootste locaties Muggenburg Zuid en Muggenburg Eiland (naast het NS-station) hebben inmiddels een vastgesteld bestemmingsplan en/of zijn al in uitvoering. Bij de andere locaties in Schagen is de woningbouwontwikkeling minder 'stuurbaar' en afhankelijk van particuliere initiatieven.

	Gerealiseerd	in aanbouw	BP	Planvorming	Kans gering		Stand van zaken
Muggenburg zuid			730				Bestemmingsplan is eind september '24 vastgesteld, start bouw in 2025
Muggenburg Eiland	44	123	50	50			Overgrote deel in aanbouw / bestemmingsplan vastgesteld. De resterende 50 kunnen wellicht bij de Spartahal worden ontwikkeld.
Lagedijk				125			Gesprekken met vastgoedeigenaar worden gevoerd. Ontwikkeling op middellange termijn
Molenstraat				20			1e verkenning uitgevoerd. Stond al op lijst van PNH op lange termijn
Action					100		Nieuwe centrumontwikkelingen zijn gaande (zie presentatie 17 sept 2024)
Witte Paal	10			140			De eerste tien woningen zijn gerealiseerd. Andere ontwikkelingen afhankelijk van initiatief eigenaren (uitnodigingsplanologie, middellange / lange termijn)
	54	123	780	335	100	1392	
	69%			24%	7%	100%	

We **concluderen** dat gemeente Schagen de binnenstedelijke woningbouwlocaties heeft ontwikkeld van 'zachte' in 'harde' plannen waarvan een deel is of momenteel wordt gerealiseerd. De ontwikkeling van de locatie 'Schagen Oost' is nodig om het afgesproken aantal woningen in gemeente Schagen op basis van de Woondeal te kunnen realiseren in de periode 2024 t/m 2030 en draagt bij aan ons '130% plannen-doel' om planuitval in Noord-Holland op te vangen in relatie tot de totale opgave.

We **stellen voor** in lijn met de afspraak uit 2022 samen met de gemeente Schagen te verkennen op welke wijze woningbouw op locatie Schagen Oost kan worden ingepast, daarbij zoveel mogelijk rekening houdend met zoveel mogelijk tot behoud en waar mogelijk versterking van de kernkwaliteiten van het landschap de kernkwaliteiten van het bestaande landschap.

Advies vervolgproces i.r.t. woningbouwontwikkelingen BL
Schagen Oost betreft een ontwikkeling van ca. 1.100 woningen in BL. Het college wil woningbouwlocaties van meer dan 25 woningen binnen het BL in bijzondere gevallen mogelijk

[2] Bron CBS

maken door middel van maatwerk onder aanvullende voorwaarden, wanneer dit bijdraagt aan de leefbaarheid, vitaliteit en de voorzieningen van de kern of het dorpslint waaraan gebouwd wordt.

Schagen Oost valt in beginsel niet onder de uitgangspunten van de maatwerkaanpak, omdat er al afspraken zijn gemaakt[3][4] tussen de GS en de gemeente over de nut/noodzaak van het verkennen van de mogelijkheden bij Schagen Oost op grond van de woningbouwopgave. Om deze reden is de motivering voor Schagen Oost anders dan de motivering voor maatwerklocaties zoals opgenomen in de door GS vastgestelde richtlijn.

Naast woningbouw gaan de plannen over:

- Mobiliteit: verminderen van regionale vervoersbewegingen door optimaal gebruik te maken van woningbouw nabij een OV-knooppunt,
- Versterken van het landschap, waaronder de aanpak van het vergroenen van de stadsranden.
- Toevoegen van water i.h.k.v regionale waterberging en klimaatadaptatie.
- Plannen voor het toevoegen van bos en natuurlijke bufferzones.

We maken omwille van de zorgvuldigheid van een integrale afweging wel gebruik van de maatwerk-aanpak[5], zoals op 11 maart is vastgesteld door GS. Doel is samen met gemeente Schagen te verkennen *hoe Schagen Oost ontwikkeld kan worden als een gemengd, duurzaam en toekomstbestendig gebied waarin wonen en leven samenkomen dusdanig dat de kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap zoveel mogelijk worden behouden en waar mogelijk versterkt*. De belangrijkste thema's die hierbij verdiept moeten worden zijn:

- Koppeling en inpassing van ruimtelijke (beleids)opgaven.
- Mobiliteit: hoe kan het gebied het nabijgelegen OV-knooppunt zo optimaal mogelijk benutten en kan een zo duurzaam mogelijk mobiliteitsprofiel worden bereikt?
- Ontwerpopgave: verkenning van de landschappelijke inpassing van de kernkwaliteiten van het BL. Hier zijn door de gemeente Schagen al aanzetten voor gedaan.
- Ontwikkelstrategie: afspraken over planning en uitvoering gewenste opgaven, passend bij de wens tot versnelling van de woningbouw.

[3] Verzoek PS bij vaststelling van de Omgevingsverordening NH2020 een verkenningentraject uit te voeren i.r.t. heroverweging BPL bij kernen die volledig waren omsloten door BL én een OV-knooppunt zijn (Nota van Beantwoording bij Omgevingsverordening NH2020 (1.5))

[4] De met Schagen opgestelde Faserings- en Investeringsstrategie en daaruit volgende afspraak van GS (GS Brief mei 2022) over een heroverweging van Schagen Oost o.b.v. de woningbouwbehoefte.

[5] Volledigheidshalve: er is bij Schagen Oost géén sprake van weidevogelkerngebied.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18298
Extern Zaak ID	2321337
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	10.e
Titel	Ruimte: Nota van antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor Participatie Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/EN

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Van 11 oktober tot 22 november 2024 heeft het Voornemen en Voorstel voor Participatie (V&P) ter inzage gelegen voor het nieuw te bouwen Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties zullen er naast de 3 locaties ter hoogte van het Groene Schip, zoals opgenomen in het V&P, 4 nieuwe zoeklocaties worden onderzocht als mogelijke locatie voor het station. Het betreft: het terrein van de Amsterdamse golfclub, het terrein van golfclub Houtrakpolder, de locatie van de bestaande kolensopslag en het terrein ten noorden van de geplande waterstoffabriek tussen de Machineweg en de Westpoortweg (laatste alleen voor 150kV deel van het station).

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.H.M. Klinkhamer

BEL/EN

Telefoonnummer +31235144179
klinkhamerj@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 APR. 2025

Kenmerk

2321337/2394411

Uw kenmerk

Betreft: 380/150kV Hoogspanningsstation A9-Zuid

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Nota van Antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor Participatie Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid

Inleiding

Graag informeren wij u over het beschikbaar komen van de Nota van Antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor participatie 380kV/ 150kV Hoogspanningsstation A9-Zuid, waarmee een volgende stap kan worden gezet in de projectprocedure voor dit project.

Op 8 oktober 2024 hebben Gedeputeerde Staten besloten tot vaststelling en publicatie van de kennisgeving van het Voornemen voor het projectbesluit en het voorstel voor participatie voor het 380/150kV Hoogspanningsstation A9-Zuid met verbinding naar het bestaande 380kV netwerk. U bent hierover eind oktober geïnformeerd (registratienummer 2321337/2321353). Publicatie van het Voornemen en Voorstel voor Participatie heeft op 11 oktober plaatsgevonden en gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn was het voor geïnteresseerden en belangstellenden mogelijk een reactie te geven op het Voornemen en Voorstel voor Participatie. Hierbij werd ook eenieder in de gelegenheid gesteld om alternatieve oplossingen aan te dragen voor wat betreft locatie. Er zijn naar aanleiding van de publicatie 22 reacties binnengekomen. In de nota van antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor participatie Hoogspanningsstation 380/ 150kV A9-Zuid zijn de binnengekomen reacties opgenomen en van een antwoord voorzien. De indieners van reacties krijgen de nota van antwoord toegestuurd.

Projectprocedure

Met de komst van de Omgevingswet beschikt de Provincie over het

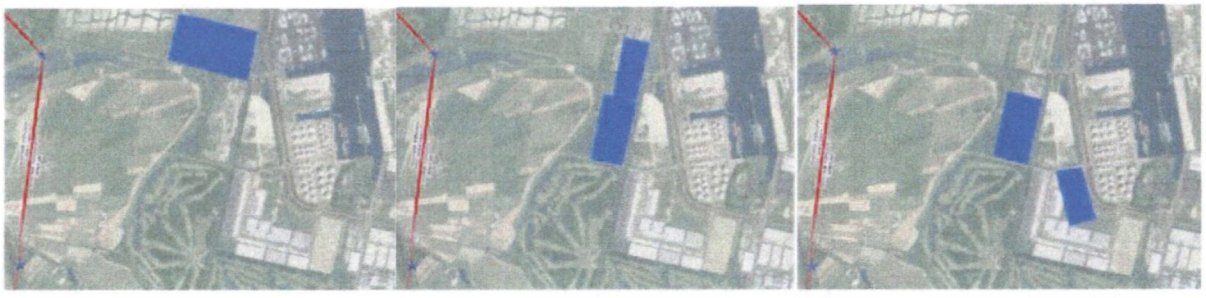
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

instrument projectbesluit. Dit instrument is vergelijkbaar met wat voorheen het inpassingsplan was. Voor de totstandkoming van het projectbesluit moet een projectprocedure worden gevolgd. Met deze gecombineerde kennisgeving, die eind vorig jaar is gepubliceerd, zijn de eerste twee stappen gezet van de ruimtelijke procedure (artikel 5.47 Omgevingswet). De kennisgeving omvatte allereerst de bekendmaking van het voornemen van GS om een verkenning ten behoeve van een projectbesluit uit te gaan voeren voor het nieuw te realiseren hoogspanningsstation. Hierbij werd ook eenieder in de gelegenheid gesteld om binnen een periode van zes weken alternatieve oplossingen aan te dragen.

Toegevoegde nader te onderzoeken gebied als zoeklocatie voor het hoogspanningsstation naar aanleiding van de binnengekomen reacties

Er zijn verschillende studies voorafgaand aan het Voorstel en Voornemen voor Participatie uitgevoerd. Deze studies en beoordeling van mogelijke locaties leidde tot de conclusie dat er één deelgebied overbleef voor verdere analyse. Dit was het dichtst tegen het Westelijk Havengebied gelegen deel van de Houtrakpolder. Daarnaast bleek dat er mogelijk wel voldoende ruimte in het havengebied te vinden was voor alleen het 150kV-deel van het geplande station. In het voornemen dat is gepubliceerd is het voorstel gedaan om deze 3 locaties ter hoogte van het Groene Schip nader te onderzoeken op geschiktheid als locatie voor het nieuw te realiseren hoogspanningsstation (zie figuur 1).



Locatie 1 Locatie 2 Locatie 3

Figuur 1. Zoeklocaties Hoogspanningsstation A9-Zuid uit het Voornemen

Inmiddels zijn de reacties en suggesties van omwonenden en andere partijen op het gepubliceerde Voornemen en Voorstel voor participatie geïnventariseerd. Zoals aangegeven werd de mogelijkheid geboden alternatieve locaties voor te stellen in reactie op het Voornemen. Dit heeft ertoe geleid dat er naast de in figuur 1 opgenomen 3 locaties rond het Groene Schip ook nog 4 nieuwe zoeklocaties nader onderzocht zullen gaan worden als mogelijke locatie voor het station: het terrein

Nut en Noodzaak van het project en plek in het energienetwerk.
Door de bestaande netcongestie zijn in en om het Amsterdams havengebied nagenoeg geen nieuwe aansluitingen op het elektriciteitsnet mogelijk. Om nieuwe bedrijven en woningen van elektriciteit te kunnen voorzien en bestaande bedrijven - waaronder de industrie in de Amsterdamse haven - te verduurzamen, is een nieuw 380kV/150kV transformatorstation nodig dat aangesloten wordt op de bestaande bovengrondse hoogspanningsverbinding tussen Beverwijk en Vijfhuizen.
Het project hoogspanningsstation A9-Zuid is opgenomen in de Cluster Energie Strategie (CES NZKG) en in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). Het project draagt, na in bedrijfsname van het station, bij aan het opheffen van de netcongestie in het NZKG. Tevens is het station in beeld als mogelijke locatie van aanlanding wind op zee (programma VAWOZ).

Tot slot
In de loop van dit jaar worden bovengenoemde 7 locaties nader onderzocht op geschiktheid en gevolgen voor de omgeving. Wanneer dit in beeld is gebracht zal naar verwachting in oktober de stationslocatie bekend zijn. Daarna volgt een periode van veldonderzoeken en het technisch ontwerp voor de beoogde definitieve locatie. Het ontwerp-projectbesluit ligt naar verwachting begin 2027 ter inzage. In het derde kwartaal van 2027 wordt het projectbesluit definitief. In de planning staat nu dat de bouw van het station start in 2028.
Zodra later dit jaar de locatie voor het station bekend is zullen wij u hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

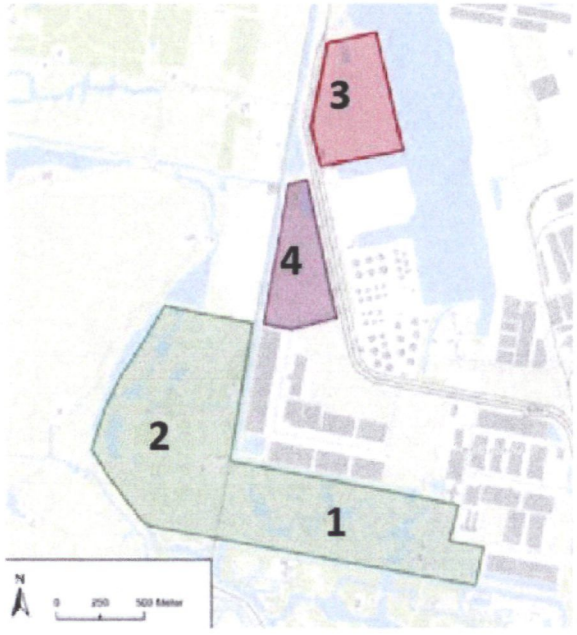
voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1. bijlage(n)

Nota van Antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor Participatie Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid

van de Amsterdamse golfclub (1), het terrein van golfclub Houtrakpolder (2), de locatie van de bestaande kolensopslag (3) en het terrein ten noorden van de geplande waterstoffabriek tussen de Machineweg en de Westpoortweg (laatste alleen voor het 150kV deel van het station, gezien de grootte van de beschikbare ruimte (4)). De aanvullend te onderzoeken locaties zijn opgenomen in onderstaande figuur 2.



Figuur 2, aanvullende zoeklocaties die worden onderzocht.

Samenhang 380kV/ 150kV Hoogspanningsstation A9-Zuid met Uitvoeringsprogramma NZKG

Het station A9-Zuid en de Houtrakpolder zijn opgenomen in NOVEX NZKG. Voor de energievoorziening is het Hoogspanningsstation essentieel. Er ligt op de Houtrakpolder een strategische reservering voor een extra havenbekken. Daarnaast zijn er meer ruimtelijke vraagstukken waarvoor een oplossing moet worden gevonden en waarvoor aan de Houtrakpolder wordt gedacht. Het is niet alleen in beeld voor een havenbekken en energie-infrastructuur maar ook wordt de Houtrakpolder gezien als mogelijke locatie voor piekwaterberging. Bovendien heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde. In februari zijn de samenhangende opgaven beschreven in een brief aan Provinciale Staten (2379839/2379843).

Provincie Noord-Holland

BELEID | ENERGIE

Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid

Nota van antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor Participatie

PNH250091_NvA Voornemen en Voorstel Participatie Hoogspanningsstation 380- 150kV A9-Zuid_v2staand_MvL.indd 1 07-04-2025 12:35

INHOUD

3 INLEIDING

4 BIJLAGE 1: INDIVIDUELE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

12 BIJLAGE 2: THEMATISCHE ANTWOORDEN

15 BIJLAGE 3: OVERZICHTSTABEL REACTIES

1 INLEIDING

Van 11 oktober tot 22 november heeft het Voornemen en Voorstel voor participatie ‘380/150kV-station A9-Zuid’ ter inzage gelegen. In deze periode werd de gelegenheid geboden suggesties voor mogelijke stationslocaties en/of de aansluiting op het hoogspanningsnet te doen, aandachtpunten over het gebied mee te geven en een reactie te geven op het Voornemen en Voorstel voor Participatie.

Binnen de reactieperiode zijn 22 reacties binnengekomen. In deze Nota van Antwoord Reacties hebben we de ingediende reacties samengevat en van een antwoord voorzien. Deze reacties hebben we geregistreerd en opgenomen in deze nota van reactie ‘Hoogspanningsstation 380/ 150kV A9-Zuid’. Alle indieners hebben een ontvangstbevestiging ontvangen met daarin een registratienummer. In de opzoektabel uit deze reactienota en het door u ontvangen registratie-nummer kunt u het bijbehorende antwoord vinden op de reactie die u heeft ingestuurd.

Bij de beantwoording van de reacties hebben wij een tweedeling in de beantwoording gemaakt. In het eerste, thematische deel, zijn wij ingegaan op vragen die in meerdere reacties naar voren zijn gebracht en die vervolgens per thema dat het betrof zijn beantwoord. In het tweede deel is ingegaan op specifiek gestelde vragen. In de tabel is aangegeven voor welke beantwoording van uw vragen u wordt doorverwezen naar het thematische deel.

Het voornemen en voorstel voor participatie ‘Hoogspanningsstation 380/ 150kV A9-Zuid’ is nog in te zien op de site van TenneT.

Projectwebsite
Hoogspanningsstation A9 Zuid.

1

BIJLAGE 1: INDIVIDUELE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Nummer	Vraagstelling voor reactienota-per onderdeel	Beantwoording reactie
R.01-1	Wij vinden te onderzoeken locatie 3 niet geschikt voor nader onderzoek als mogelijke locatie voor het 380/150kV Hoogspanningsstation. Motivatie hierbij is dat het 150kV station geplaatst wordt binnen het Westelijk Havengebied. Deze ruimte is noodzakelijk voor bedrijven die de transitie naar een circulaire economie, de energietransitie en de havenindustrie bewerkstelligen. Onder de voorwaarde van het reserveren van voldoende (milieu- en fysieke) ruimte in het havengebied voor deze transities is afgesproken dat de reservering van de noordelijke Houtrakpolder voor een havenbekken kan komen te vervallen. Hiermee komt de ruimte vrij voor andere opgaven, en wordt de realisatie van het 380kV station A9-zuid in de Houtrakpolder mogelijk gemaakt. Het plaatsen van een onderstation in het havengebied zoals beoogd in locatie 3 sluit daarom niet aan bij de regionale afspraken.	We verwijzen u naar thematisch antwoord 1.
R.01-2	Hoe vindt afstemming met het programma VAWOZ, en de ruimteclaims die dit project mogelijk met zich meebrengt, plaats? En passen deze ruimtelijk ontwikkelingen dan niet beter in het Westelijk Havengebied, dan een 150kV onderstation (onderzoekslocatie 3). Voor het programma Verbindingen Aanlanding Wind Op Zee (VAWOZ) gekeken naar aanlanding van 1 of meer kabels op het toekomstige hoogspanningsstation A9 Zuid. In dat geval moet ook één of meerdere onderstations binnen 6 km afstand van A9 Zuid worden gerealiseerd. Dit is een gebouw van circa 6 ha en 25 meter hoog. Landschappelijk gezien zou deze afmetingen beter in het havengebied passen dan in de polder?	Tussen het programma VAWOZ en het project Hoogspanningsstation A9-Zuid vindt nauwe afstemming plaats en wordt er gekeken naar de samenhang tussen beide projecten. Inzet hierbij is bij het project Hoogspanningsstation A9-Zuid de randvoorwaarde voor benodigde ruimte voor het programma VAWOZ mee te nemen zodat dit niet de keuze voor twee aanlandingen voor Wind op Zee op dit hoogspanningsstation bij voorbaat uitsluit. Ook ten aanzien van de locatie voor één of twee converterstations wordt gestreefd naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing, waarbij ook wordt nagedacht over de locatie waar dit ruimtelijk de minste impact heeft, zoals binnen het westelijk havengebied. De uiteindelijke keuze of en waar een converter komt wordt binnen programma VAWOZ gemaakt.
R.01-3	Zijn er mogelijkheden om het ruimtebeslag van het nieuwe Hoogspanningsstation zodanig aan te passen dat de inpassing een grotere kans van slagen heeft? Optie 1 en 2 bieden wat ons betreft voldoende mogelijkheden om de onderstations zorgvuldig in te passen. Deze opties zijn ook in lijn met de NOVEX-afspraken door ruimtebeslag in de haven te voorkomen.	Om tot een voorkeurslocatie te komen, worden tal van onderzoeken uitgevoerd om de alternatieven te beoordelen op verschillende thema's. Deze informatie dient als input voor de keuze voor een voorkeurslocatie. Een van de aspecten die in het thema milieu wordt onderzocht, is het aspect landschap. Het aspect landschap beoordeelt de effecten van de verschillende alternatieven op het landschap worden. Daarmee wordt de inpassing van het hoogspanningsstation meegenomen in de onderzoeken om te komen tot een goed beeld van de alternatieven.
R.02-1	Op welke wijze vindt er afstemming plaats met de ruimteclaims op de Houtrakpolder vanuit Visie 2040 Noordzeekanaal en uit het NOVEX Ontwikkelperspectief? Er is in de visie 2040 Noordzeekanaalgebied een strategische reservering gedaan in het Noordelijk deel van de Houtrakpolder voor een havenbekken. In het NOVEX Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt aangegeven dat deze strategische reservering kan komen te vervallen als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Dit is echter op dit moment nog niet aan de orde en het is de vraag of er in de toekomst wel aan deze voorwaarden is voldaan. Daarnaast lopen hierover nog gesprekken met het Rijk.	We verwijzen u naar thematisch antwoord 1.
R.02-2	Hoe wordt rekening gehouden met de strategische reservering voor een havenbekken in het project?	We verwijzen u naar thematisch antwoord 1.
R.02-3	Hoe wordt rekening gehouden met het belang van ruimte voor ontwikkeling van havengericht bedrijvigheid, en daarmee ook rumte voor verduurzaming van havengerelateerde bedrijvigheid waarbij de Houtrakpolder beschikbaar blijft.	Het toekomstige station stelt het havengebied in staat om meer elektriciteit af te nemen en is een voorwaarde voor de verduurzaming van de haven. Dit stelt de bedrijven in het gebied in staat hun verduurzamingsambities te faciliteren, maar rijkt verder dan alleen het voeden van het havengebied. Een nieuw station zal de regio ontlasten op het net. Voor meer informatie verwijzen wij u naar thematisch antwoord 1.
R.02-4	Kan een 4e locatie worden toegevoegd waarbij de inpassing van een havenbekken wordt meegenomen? Voor wat betreft de locatie in voorkeursgebied Houtrakpolder mist er een mogelijke locatie 4 waarin de inpassing van een havenbekken wordt meegenomen in het gebied. Wij vragen u deze toe te voegen aan het palet. Op basis van het voorstel dat nu voorligt lijkt ons - in combinatie met een havenbekken - optie 3 de beste.	We verwijzen u naar thematisch antwoord 1.
R.03-1	Kan berichtgeving over het project naar het huisadres van de tuineigenaren van tuincomplex De Zonnehoek worden gestuurd? De adressen zijn op te vragen bij de gemeente.	Wij zijn blij met uw tip om de brieven voortaan naar huisadressen te sturen. Bij de gemeente wordt navraag gedaan naar de adressen, zodat deze meegenomen worden bij verdere berichtgeving over het project.
R.03-2	Komen hoogspanningskabels niet in de omgeving van tuincomplexen De Groene Lieden, De Zonnehoeken en klein België te liggen?	Waar de hoogspanningsverbindingen komen is nog niet bekend. Er worden echter geen varianten onderzocht in de buurt van de door u benoemde tuincomplexen.
R.04-1	Locatie 3 voldoet niet aan NOVEXrandvoorwaarden en staat haaks op de afspraken zoals opgenomen in het NOVEX Ontwikkelperspectief NZKG, waarin juist wordt ingezet op het optimaal benutten van bestaand areaal vor de transitie van havengerelateerde bedrijvigheid en industrie. Daarnaast is de ruimte binnen het Westelijk Havengebied onvoldoende groot voor een 150kV station. Ook kan de grond beter gebruikt worden voor een converterstation, waarvoor een locatie moet worden gevoden in het kader van het programma VAWOZ. Locaties 1 en 2 zijn wel geschikt.	De voorgestelde mogelijke locaties worden nog nader onderzocht op geschiktheid. Wij nemen nota van uw opmerking. Zie hiervoor ook thematisch antwoord 1.
R.04-2	Gezien de grote urgentie voor de realisatie van het station is het van belang dat het participatieproces de realisatie van het station weerspiegelt voor zowel de haven als voor omliggende gemeenten en de provincie Noord-Holland als geheel. Wordt in dit kader het participatieproces in nauwe samenwerking afgestemd met lopende regionale samenwerkingen, zoals het NOVEX NZKG?	Ja, dat wordt gedaan. Zie hiervoor ook thematisch antwoord 1.

Nummer	Vraagstelling voor reactienota-per onderdeel	Beantwoording reactie
R.05	Bij de studie die gemaakt is wordt met allerlei factoren rekening gehouden, maar ik heb niet kunnen vinden dat er ook rekening is gehouden met de aanwezigheid van bewoning in de directe omgeving van het geplande station. Hoe wordt wonen in de directe omgeving van het station meegenomen bij de planontwikkeling?	We verwijzen u naar thematisch antwoord 1.
R.06	Het 380/150kV station A9-Zuid heeft in 2022 de MIEK-status verkregen en is daarmee geïdentificeerd als een energie-infrastructuurproject van nationaal belang. Daarnaast is het 380/150 kV station A9-Zuid een van de vier mogelijke aansluitlocaties voor één of meerdere aanlanding van windenergie op zee. Met name de snelle realisatie van het 380/150kV-station A9-Zuid is van cruciaal belang voor de verduurzaming van de industrie in het Amsterdamse havengebied.De komende decennia komen grote opgaven op het Noordzeekanaalgebied af. De energie- en circulaire transitie vraagt ruimte in de haven- en industriegebieden. Aan de randen worden woningen gebouwd en wordt gewerkt aan een gezondere leefomgeving. Door klimaatverandering komt de grens van het watersysteem in zicht en is meer ruimte nodig om water op te vangen. Met al deze uitdagingen hebben we tegelijkertijd te maken. Daarom werken Rijk, regio en partners, in dit NOVEX-gebied vanuit één gezamenlijke koers: het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023). Hierin is een gezamenlijke koers uitgestippeld om opgaven en ambities zo optimaal mogelijk te realiseren, integraal keuzes te maken en koppelkansen te identificeren en te benutten. Het betreft opgaven op het gebied van onder meer gezonde leefomgeving, water en klimaat, haven en industrie, en, waar het hier om gaat, de energietransitie. De behoefte aan een nieuw transformatorstation tussen Beverwijk en Vijfhuizen is in het kader van de energietransitie opgenomen in het Ontwikkelperspectief. In het zoekgebied voor station A9-Zuid, dat voor het merendeel in de Houtrakpolder ligt, komen veel opgaven samen. Over de Houtrakpolder beschrijft het Ontwikkelperspectief dat het moet aansluiten op een toekomst waarin deze polder gaat bijdragen aan toekomstig waterbeheer en een verhoging van de ecologische en recreatieve waarde. Zo onderstrepen de partijen het belang van een sterk water- en bodemsysteem, met specifieke aandacht voor de noodzaak voor (piek)waterberging rond het Noordzeekanaal om te komen tot een toekomstbestendig en klimaatadaptief gebied. Zorgvuldige ruimtelijke inpassing is van groot belang. Het Ontwikkelperspectief benadrukt dan ook dat de inpassing van nieuwe energie-infrastructuur samen moet gaan met een impuls voor landschapsversterking. Het Voornemen en Voorstel voor Participatie voor het project A9-Zuid schetst de hoofdlijnen van het nieuw te realiseren transformatorstation op een manier die aansluit bij de koers zoals uitgestippeld in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Deze koers geeft in brede zin sturing aan de opgaven en noodzakelijke keuzes die de komende jaren op het gebied afkomen. We onderstrepen hierin het belang van een brede landschappelijke blik, evenals ruimte voor functies zoals waterberging en recreatie. Vanaf 2025 gaat de NOVEX NZKG verder als uitvoeringsprogramma. Het gesprek over de Houtrakpolder en de aanleg en landschappelijke inpassing van station A9-Zuid zal in relatie hiertoe worden voortgezet. Hoe wordt de samenhang van deze trajecten voor een tijdige realisatie van A9-Zuid en de uitbreiding van het elektriciteitsnet in de regio vormgegeven?	Zie thematisch antwoord 1. Gemeenten en grote belanghebbende partijen zijn een aantal keer bijeengekomen in projectgebonden werkgroepen. Daarnaast betrekken we in openbare bijeenkomsten alle geïnteresseerden. Hiervan is er al 1 geweest in nov 2024.
R.07-1	Voorstel voor een locatie waar het hoogspanningsstation gesitueerd kan worden is aan de oostzijde van de Machineweg, tussen de Westpoortweg en de Machinetocht. Het gebied ten westen van deze weg is bestemd als recreatiegebied. Een gebied, dat bij de aanwijzing bedoeld was als bufferzone tussen het verstedelijkte/geïndustrialiseerde gebied van Haarlem en Velsen in het westen en het verstedelijkte/geïndustrialiseerde gebied van Amsterdam in het oosten. Een oppervlakte van 25 hectare met hoogtes tot 25 meter is een te grote aanslag op deze bestemming en de beleving daarvan. Aangezien de meeste energie van dit station gebruikt zal gaan worden in het haven- en industriegebied van Amsterdam, dienen zij hier zelf ruimte voor te vinden en dit niet af te wentelen op het recreatiegebied, welke ook nog een opgave krijgt te verwerken voor waterberging.	Bedankt voor uw suggestie voor een alternatieve locatie. We hebben beoordeeld in hoeverre de verschillende aangedragen locaties haalbaar zouden kunnen zijn. Uit deze analyse is naar voren gekomen dat het zuidelijk deel van het door u genoemde terrein is gereserveerd voor een waterstoffabriek. Het resterende noordelijke deel is onvoldoende groot om plaats te bieden aan het gehele station. Het is wel voldoende groot om alleen het 150kV-deel van het station te plaatsen. Daarom is besloten om dit verder te onderzoeken in de locatiestudie en de integrale effectenanalyse. Verder verwijzen wij u naar thematisch antwoord 6.
R.07-2	Wordt niet een veel groter deel rond het station ongeschikt voor recreatie door de straling die een hoogspanningsstation met zich meebrengt, dan alleen de ruimte die nodig is voor de realisatie van het station?	We verwijzen u naar thematisch antwoord 3.
R.07-3	Brengt de situering van een waterstoffabriek in de directe omgeving van het hoogspanningsstation geen veiligheidsrisico met zich mee? Als de waterstoffabriek verplaatst zou worden naar de huidige kolenoverslag aan de Afrikahaven (zo noordelijk mogelijk) en het hoogspanningsstation naar de beoogde locatie van de waterstoffabriek (zo zuidelijk mogelijk) ontstaat er een veiliger afstand. De locatie van de kolenoverslag is een goede plek, omdat het de verwachting is dat kolen, als vervuilende energiedrager, uit gefaseerd zal gaan worden en een waterstoffabriek eigenlijk direct aan een haven gelegen zou moeten zijn, zodat in- en export van waterstof vergemakkelijkt wordt. Door deze twee nieuwe locaties en gecreëerde afstand ontstaat een veilige situatie.	Het klopt dat een waterstoffabriek een risicovolle inrichting is. Er vindt afstemming plaats met de ontwikkelaar van de waterstoffabriek hierover. De analyse van de veiligheidsrisico's is onderdeel van de locatiestudie. Daarnaast is besloten om ook de kolenopslag te onderzoeken als mogelijke locatie voor het nieuw te bouwen station. Het verplaatsen van de waterstoffabriek naar een andere locatie is geen onderdeel van het onderzoek. Voor het waterstofnetwerk NZKG (de waterstofleidingen) ligt een voorkeursalternatief vast. Hierbij is rekening gehouden met de geplande ligging van de waterstoffabriek aan de Machineweg. Verder verwijzen wij u naar thematisch antwoord 6.

Nummer	Vraagstelling voor reactienota-per onderdeel	Beantwoording reactie
R.07-4	Een ander zorgpunt vind ik de situering van de Waterstoffabriek in de directe nabijheid van het hoogspanningsstation. Bij een calamiteit in een van beiden is er een groot risico dat dit direct gevolgen heeft voor de ander. In de stukken ben ik dit risico niet expliciet tegengekomen. Wel de risico's van andere reeds bestaande voorzieningen. Dit nieuwe risico zou voorkomen kunnen worden door deze faciliteiten, beiden noodzakelijk voor de energietransitie, verder uit elkaar te plaatsen. Als de waterstoffabriek verplaatst zou worden naar de huidige kolenoverslag aan de Afrikahaven (zo noordelijk mogelijk) en het hoogspanningsstation naar de beoogde locatie van de waterstoffabriek (zo zuidelijk mogelijk) ontstaat er een veiliger afstand. De locatie van de kolenoverslag is een goede plek, omdat het de verwachting is dat kolen, als vervuilende energiedrager, uit gefaseerd zal gaan worden en een waterstoffabriek eigenlijk direct aan een haven gelegen zou moeten zijn, zodat in- en export van waterstof vergemakkelijkt wordt. Door deze twee nieuwe locaties en gecreëerde afstand ontstaat een veiliger situatie. Wordt dit nog nader onderzocht? Mocht niet tot herpositionering worden besloten, dan zou dit risico zeker onderzocht moeten gaan worden. Misschien via een MER-rapportage?	We begrijpen dat de locatiekeuze van de aangedragen alternatieven vragen oproept in combinatie met de plannen van de bouw van een waterstoffabriek. Onderdeel van de locatiestudie is de beoordeling van het thema veiligheid. Hierbij worden ook de plannen voor de waterstoffabriek beoordeeld. Voor de uiteindelijke voorkeurslocatie wordt een mer-beoordeling uitgevoerd, om te toetsen of een MER noodzakelijk is.
R.08-1	Bezwaar tegen alle voorgestelde locaties want: De Stichting heeft bijna 15 jaar geleden met Staatsbosbeheer een erfpachtovereenkomst afgesloten voor de duur van 30 jaar voor het gebruik van het terrein aan de Noorderweg 10 in Spaarndam. Sindsdien is er fors geïnvesteerd in het terrein om dit geschikt te maken voor de activiteiten van de verenigingen. Voor ieder van de drie locaties geldt dat het direct of indirect onmogelijk is voor de verenigingen om hun activiteiten voort te zetten.	We verwijzen u naar thematisch antwoord 5. Daarnaast is besloten ook een aantal andere locaties te onderzoeken. Zie hiervoor thematisch antwoord 6.
R.08-2	Er komen in het gebied beschermde diersoorten voor. Hoe wordt hiermee omgegaan bij de verdere planvorming? Uit informatie van Staatsbosbeheer is bekend dat het terrein aan de Noorderweg 10 grenst aan een gebied met vleermuizen welke beschermd zijn.	We verwijzen u naar thematisch antwoord 4.
R.09-1	Is het mogelijk om (alternatief A) de beoogde waterstoffabriek te verplaatsen naar de kolenopslag, zodat er ten oosten van de machineweg ruimte ontstaat om een gescheiden 380kV en 150kV station te realiseren?	Naar aanleiding van de binnengekomen reacties zijn de voorgestelde alternatieve locaties beoordeeld op haalbaarheid. Op basis hiervan is besloten om ook de kolenopslag te onderzoeken als mogelijke locatie voor het nieuw te bouwen station. Het verplaatsen van de waterstoffabriek naar een andere locatie is geen onderdeel van het onderzoek. Voor het waterstofnetwerk NZKG (de waterstofleidingen) ligt een voorkeursalternatief vast. Hierbij is rekening gehouden met de geplande ligging van de waterstoffabriek aan de Machineweg. Verder verwijzen we u naar thematisch antwoord 6.
R.09-2	Is het mogelijk om (alternatief B) een gescheiden 380kV station zo te realiseren, dat het de contouren van het oude oer-IJ niet doorsnijdt?	Op technisch vlak is dit niet mogelijk. De aansluitplekken voor de verbindingen ('lijnvelden') moeten aansluiten op de 3 hoofdverzamelbuizen ('railbuizen') in het station. Hetzelfde geldt voor de aansluitingen van de transformatoren. Dit maakt dat het station deze vorm heeft.
R.09-3	Is het mogelijk om de bestaande lijnverbinding in de houtrakpolder in de nieuwe situatie te verkabelen?	Dit is niet het uitgangspunt van ons project. TenneT voert het 'bovengronds tenzij' beleid voor 220/380kV-hoogspanningsverbindingen. Omdat TenneT de wettelijke taak heeft om een betrouwbare elektriciteitsvoorziening te waarborgen, worden nieuwe 220/ 380kV-hoogspanningsverbindingen daarom in beginsel bovengronds uitgevoerd. Hoogspanningsverbinding boven de grond zijn betrouwbaar en makkelijk te onderhouden. Bij storingen bij hoogspanningskabels onder de grond zijn de storingstijden vaak langer omdat we hier moeilijker bij kunnen. Dit heeft een negatief effect op de leveringszekerheid. Boven de grond zijn de hoogspanningsverbindingen makkelijker te repareren, en betrouwbaarder dan kabels. Daarom is het uitgangspunt bij onze projecten om bovengronds aan te sluiten.
R.10	Deze ontwikkeling heeft grote impact op de omgeving, het grondgebied van Haarlemmermeer en de bewoners in het gebied. Hiermee zijn wij ongelukkig, want in reactie op het Ontwikkelingsbeeld Noordzeekanaalgebied (NZKG) hebben wij en de gemeenteraad van Haarlemmermeer aangegeven dat wij vinden dat de Houtrakpolder in het ontwikkelperspectief aangewezen moeten worden als locatie voor piekberging van water, waar in principe geen ruimte is voor een hoogspanningsstation van TenneT en dat de reservering voor havenontwikkeling dient te komen te vervallen. Haarlemmermeer wenst geen ontwikkelingen in de Houtrakpolder en aanpalende polders op ons grondgebied (hierna: Houtrakpolder e.o.) die geen directe relatie hebben met recreatie- of landschapsontwikkeling.	We verwijzen u naar thematisch antwoord 1.
R.10-1	De Houtrakpolder is een belangrijk natuurgebied dat bijdraagt aan de biodiversiteit van de regio. Het biedt een habitat voor verschillende vogelsoorten en andere dieren, waaronder watervogels die de polder gebruiken als rust- en foerageergebied. Een groot deel van het gebied is onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Zie kaart 1 uit de bijlage. Behoud van open groene gebieden helpt bij het verbeteren van de waterkwaliteit, het bevorderen van natuurlijke waterberging, en draagt bij aan klimaatadaptatie (bijvoorbeeld door wateropvang tijdens zware regenval). We merken op dat ook in de Inlaagpolder kansen liggen voor de grondeigenaar (de gemeente Amsterdam) en pachters om de ecologische waarde van dit gebied te vergroten. Terzijde wordt opgemerkt dat wij onderzoeken hoe het gebruik van privaatrecht en de grondeigendomssituatie ter plaatse zich verhoudt tot het gemeentelijk beleid, de gemeentelijke autonomie en het legaliteitsbeginsel. Hoe wordt rekening gehouden met de ecologische waarden van het gebied?	Bedankt voor uw reactie. We verwijzen u naar thematisch antwoord 4.

Nummer	Vraagstelling voor reactienota-per onderdeel	Beantwoording reactie
R.10-2	Deze ontwikkeling heeft grote impact op de omgeving, het grondgebied van Haarlemmermeer en de bewoners in het gebied. Hiermee zijn wij ongelukkig, want in reactie op het Ontwikkelingsbeeld Noordzeekanaalgebied (NZKG) hebben wij en de gemeenteraad van Haarlemmermeer aangegeven dat wij vinden dat de Houtrakpolder in het ontwikkelperspectief aangewezen moeten worden als locatie voor piekberging van water, waar in principe geen ruimte is voor een hoogspanningsstation van TenneT en dat de reservering voor havenontwikkeling dient te komen te vervallen. Hoe wordt hiermee rekening gehouden in de plannen van het project?	We verwijzen u naar thematisch antwoord 1.
R.10-3	Naar ons idee zijn de mogelijkheden op het terrein van de Port of Amsterdam en in de gemeente Amsterdam echter onvoldoende in beeld gebracht en zou daar nadrukkelijker gezocht moeten worden naar een geschikte locatie voor de vestiging van A9-Zuid. A9-Zuid is immers primair bedoeld voor het verduurzamen van de Amsterdamse haven, dat maakt het station een cruciaal onderdeel van de haveninfrastructuur. Het is onnodig en te makkelijk om dan zo snel voor oplossingen naar het grondgebied van een buurgemeente te kijken. Door hierop een innovatievere en meer integrale wijze naar te kijken zijn oplossingen denkbaar die meer toekomst vast zijn en zuiniger met de ruimte omgaan. Wordt nader onderzocht wat de mogelijkheden zijn het station binnen Port of Amsterdam te realiseren?	De opgave voor de verduurzaming van de industrie is een landelijke opgave en de bijbehorende energie-infrastructuur is onderdeel van het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat. Verduurzaming van de industrie is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Het reikt daarmee veel verder dan alleen de Amsterdamse haven. Naar aanleiding van de binnengekomen voorstellen voor alternatieve locaties, zijn aanvullende locaties toegevoegd in het havengebied en ter plaatse van de bestaande golfbanen binnen het zoekgebied. Verder verwijzen we u naar thematisch antwoord 6.
R.10-4	Bent u bereid een nadere analyse en onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren waarbij A9-Zuid en gerelateerde energieinfrastructuur, van zowel VAWOZ en Liander in het havengebied gevestigd wordt?	Naar aanleiding van de aangedragen locatie en de uitgevoerde quickscan hiervan, zijn verschillende aanvullende locaties toegevoegd. Overige projecten omtrent programma VAWOZ en Liander vallen niet in de scope van dit project. Maar we willen de komst van eventuele converterstations in de toekomst niet onmogelijk maken. Zie hiervoor ook thematisch antwoord 6.
R.10-5	De Houtrakpolder heeft - evenals omliggende polders - een kenmerkend open landschap, wat van belang is voor het behoud van de cultuurhistorische waarde van de gehele regio. Het gebied vormt een groene buffer tussen stedelijke en agrarische gebieden en draagt bij aan het behoud van een divers landschap. Dit is decennialang ook effectief Rijksbeleid geweest in de vorm van de voormalige Rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem. Zie kaart 2 uit de bijlage. A9-Zuid wordt onder meer geprojecteerd op het 'zuidelijke Groene Schip'. Zoals eerder aangegeven is hier na jarenlang overleg en participatie met bewoners en belanghebbenden een landschappelijk en recreatief plan in uitvoering genomen. vraag 1. Er is niet onomstotelijk vastgesteld dat A9-Zuid niet op het terrein van de Port of Amsterdam kan worden geprojecteerd. We vinden het van belang dat goed en onafhankelijk wordt onderzocht waarom A9-Zuid niet op het terrein van Port of Amsterdam kan worden gerealiseerd. Als dat niet in te zijn zou passen dan zou bekeken moeten worden welke delen van A9-Zuid en de converterstations benodigd voor de regio dan wel in het Amsterdamse havengebied kunnen landen Converterstations zijn met hun hoogte impactvolle industriële constructies, die niet thuis horen in het open landschap. Wordt dit nader onderzocht?	Zie antwoord R.04-1 en thematisch antwoord 1.
R.10-6	Bent u bereid een nadere analyse en onafhankelijk uit te laten voeren waarbij A9-Zuid en gerelateerde energieinfrastructuur, van zowel VAWOZ en Liander in het havengebied gevestigd wordt?	Zie antwoord op R.10-4 en thematisch antwoord 6.
R.10-7	We maken ons zorgen over nieuwe tracés van de hoogspanningsverbindingen. We vragen daarom in beeld te brengen wat voor mitigerende maatregelen TenneT kan nemen om deze impact te verkleinen, waaronder het ondergronds aanleggen van de hoogspanningskabels?	Momenteel liggen er in de verkenningsfase verschillende alternatieven op tafel voor de komst van een nieuw hoogspanningsstation. De alternatieven worden in de bureaustudies onderzocht op verschillende thema's. Een van deze thema's is het thema landschap. Dit thema kijkt onder andere naar hoe elk alternatief het beste in het landschap kan worden ingepast. Door het vroegtijdig aansluiten van een landschapsarchitect in het project, wordt er in de verkenningsfase al zo goed als mogelijk rekening gehouden met de landschappelijke inpasbaarheid van een nieuw hoogspanningsstation. Elk alternatief zal vervolgens in de Integrale Effecten Analyse een bepaalde score krijgen in het thema landschap, welke als input dient om een overwogen keuze te maken voor een voorkeurslocatie. Het nemen van eventuele mitigerende maatregelen wordt duidelijk in de planuitwerkingsfase. TenneT voert daarnaast het 'bovengronds tenzij' beleid voor 220/380kV-hoogspanningsverbindingen. Omdat TenneT de wettelijke taak heeft om een betrouwbare elektriciteitsvoorziening te waarborgen, worden nieuwe 220/ 380kV-hoogspanningsverbindingen daarom in beginsel bovengronds uitgevoerd. Hoogspanningsverbinding boven de grond zijn betrouwbaar en makkelijk te onderhouden. Bij storingen bij hoogspanningskabels onder de grond zijn de storingstijden vaak langer omdat we hier moeilijker bij kunnen. Dit heeft een negatief effect op de leveringszekerheid. Boven de grond zijn de hoogspanningsverbindingen makkelijker te repareren, en betrouwbaarder dan kabels.
R.10-8	Met integrale wijze doelen we onder meer op de ontwikkeling van één of meerdere aanlandingen benodigd voor het programma Verbindingen Aanlanding Wind Op Zee (VAWOZ). Per aanlanding is een convertorstation van ongeveer 6 hectare nodig met een hoogte van 25 meter. Onze zorg is dat in deze fase van het locatieonderzoek de aantrekkende werking van A9- Zuid voor andere ontwikkelingen wordt overgeslagen. We vinden het belangrijk dat zowel A9- Zuid als deze extra verwachte ontwikkelingen niet ten koste gaan van de bestaande en toekomstige groenplannen. We vragen daarom ook om aandacht voor VAWOZ in uw onderzoek. Hoe houdt u rekening met VAWOZ?	Hoewel de vraag vanuit het programma VAWOZ niet binnen de scope van het project Amsterdam A9 Zuid ligt, willen we toekomstige aanlandingen vanuit het programma VAWOZ in de toekomst niet onmogelijk maken. Zie hiervoor ook antwoord R.01-2.

Nummer	Vraagstelling voor reactienota-per onderdeel	Beantwoording reactie
R.10-9	Op basis van een analyse van Amsterdam wordt gesteld dat A9-Zuid in zijn geheel te groot is om het in het havengebied te plaatsen. Wij bestrijden dit. Zo is de variant van een opgeknipt 380 kV en 150 kV station die beiden in de haven geplaatst worden niet onderzocht. Daarnaast is het immers allemaal een kwestie van het maken van de juiste beleidskeuzen. In dit licht wordt de keuze van de gemeente Amsterdam genoemd om in 1990 een golfbaan te vestigen op het terrein wat bedoeld was voor de Port of Amsterdam. Ruimte waar A9-Zuid prima zou kunnen worden ingepast. Er is niet onomstotelijk vastgesteld dat A9-Zuid niet op het terrein van de Port of Amsterdam kan worden geprojecteerd. We vinden het van belang dat goed en onafhankelijk wordt onderzocht waarom A9-Zuid niet op het terrein van de Port of Amsterdam kan worden geprojecteerd. Als dat in zijn geheel niet zou passen dan zou bekeken moeten worden welke delen van A9-Zuid en de convertorstations benodigd voor de regio dan wel in de Amsterdamse havengebied kunnen landen. Wordt nader onderzoek gedaan wat de mogelijkheden zijn het hoogspanningsstation op grondgebied van de gemeente Amsterdam/ Port of Amsterdam te realiseren, zoals bijvoorbeeld de Golfbaan?	Dank voor uw suggestie. Meerdere alternatieve locaties, waaronder de bestaande golfbanen, worden meegenomen in de locatiestudie en de integrale effectenanalyse. We verwijzen u naar thematisch antwoord 6.
R.10-10	Vanwege de scharse ruimte in de regio en de grote landschappelijke impact van een hoogspanningsstation en mastenrij, vragen wij TenneT nadrukkelijk om ruimtelijk efficiënte en/of innovatieve oplossingen mee te nemen in het vervolgonderzoek. Daarbij zou aan een Gas Insulated Switchgear (GIS), ofwel een met gas geïsoleerde installatie voor het 150kV deel overwogen moeten worden als daarmee meer ruimte voor een converterstation en/of het 380kV deel voor A9-Zuid voor vrijkomt. Wordt dit overwogen?	TenneT breidt zijn hoogspanningsnetwerk uit met nieuwe bovengrondse lijnen, ondergrondse kabelverbindingen en nieuwe hoogspanningsstations om te kunnen voldoen aan de sterk gestegen vraag naar transportcapaciteit van elektrische energie. TenneT geeft daarmee invulling aan zijn wettelijke taak om te zorgen voor een betrouwbaar en veilig hoogspanningsnet. TenneT bouwt hoogspanningsstations standaard in AIS-vorm (Air Insulated Switchgear). Hierbij staat de schakelinstallatie in de openlucht. Daarnaast bestaan er hoogspanningsstations met een gesloten schakelinstallatie (GIS= Gas Insulated Switchgear) Bij een GIS-station wordt voornamelijk SF6-gas gebruikt. De schakelinstallatie wordt in een gebouw geplaatst. Een GIS-station kent een kleiner ruimtebeslag dan een AIS-station. TenneT staat voor het realiseren van een betrouwbaar hoogspanningsnet, met een zeer hoog niveau van leveringszekerheid. Mede daarom kiest TenneT voor AIS-stations. Een AIS-station is het uitgangspunt voor alle spanningsniveaus: 380/220/150/110kV. Alleen als het echt niet anders kan, maakt TenneT een uitzondering door een GIS-station te realiseren. Aan de hand van de wettelijke planologische kaders wordt bepaald of een AIS-station mogelijk is. Grondeigendom is in dit planologische traject geen factor. AIS-installaties zijn gemakkelijker te inspecteren en sneller te repareren als er een storing is. Bovendien bevat een AIS-installatie veel minder SF6-gas dan een GIS-installatie. Het fluorgas SF6 is, wanneer het onverhoopt tot een lekkage komt, zeer slecht voor het milieu, omdat het bijdraagt aan de opwarming van de aarde. Het broeikaseffect van 1kg SF6 staat gelijk aan het broeikaseffect van 23.600 kg CO2. De bestaande wetgeving voor dit en andere broeikasgassen wordt strenger en zal het gebruik van SF6 verder beperken. Alleen als in het zoekgebied voor het geplande hoogspanningsstation nergens ruimte beschikbaar is voor een AIS-station, dan komt de GIS-optie in beeld.
R.10-11	De impact van bestaande hoogspanningsverbindingen in het gebied is groot. Omwonenden maken zich zorgen over nieuwe tracës. We vragen daarom in beeld te brengen wat voor mitigerende maatregelen TenneT kan nemen om deze impact te verkleinen, waaronder het ondergronds aanleggen van hoogspanningskabels.	Zie antwoord R.10-7.
R.10-12	Bent u het met ons eens dat we de benodigde ruimte voor energieinfrastructuur in eerste instantie in industrieel gebied moeten zoeken? En dat de afwenteling op open groene gebieden voorkomen moet worden? Kunt u ons laten zien hoe u tot deze afweging bent gekomen en in welke besluiten wij dit terug kunnen vinden?	Uit de eerdere haalbaarheidsstudie en oplegnotitie bij het Voornemen en Voorstel voor Participatie (V&P) dat ter inzage heeft gelegen in de periode van oktober/ november 2024 is terug te vinden welke afwegingen zijn gemaakt in de keuze naar een mogelijk geschikte locatie in de Houtrakpolder/ Westelijk Havengebied. In deze studies zijn ook de industriële locaties bekeken. Mogelijke aanvullende locaties binnen het havengebied worden in de quickscan onderzocht.
R.10-13	De houtrakpolder heeft, evenals omliggende polders, ecologische en landschappelijke waarden. Ter hoogte van het zuidelijk deel van het Groene Schip is na jarenlang overleg en participatie met bewonersen belanghebbenden een landschappelijk en recreatief plan in uitvoering genomen. Bent u het met ons eens dat het naar omwonenden toe ongewenst is om zonder zicht op lokale compensatie van een 25 hectare groot in aanleg zijnde landschappelijk en recreatief project stop te zetten, omwille van een energieinfrstructuur voor de duurzaamheidstransitie in de Amsterdamse haven?	Dit zal meegenomen worden bij de afweging tot een locatiekeuze.

Nummer	Vraagstelling voor reactienota-per onderdeel	Beantwoording reactie
R.10-14	Hoe denkt u om te gaan met de(vervuilde) grond die vrijkomt uit het Groene Schip?	In de Integrale Effecten Analyse (IEA) wordt het thema bodem meegenomen in de bureaustudies. Uit deze bureaustudies moet blijken of er sprake is van bodemverontreiniging op de locaties van de alternatieven. Het thema bodem wordt in de IEA meegewogen, en dient als informatie om tot een keuze voor een voorkeurslocatie te komen. Afvoer van grond en/of sanering vindt plaats conform geldende wet-en regelgeving.
R.10-15	Onderschrijft u het tekort aan recreatieruimte in deze regio en bent u het met ons eens dat de Houtrakpolder een cruciale rol heeft in het opvangen van deze recreatiebehoefte en dat het verminderen van recreatieruimte hier niet bij past?	Er zijn meerdere uiteenlopende functies die ruimte vereisen. Er wordt onderzoek gedaan om tot een onderbouwde keuze te komen waarbij het recreatief belang wordt betrokken. Hierbij wordt ook gekeken welke functies binnen het gebied zo goed mogelijk op een goede manier met elkaar kunnen worden gecombineerd.
R.10-16	Het behouden van open gebied helpt bij het tegengaan van verstedelijking en ongebreidelde verstedelijking wat belangrijk is voor een duurzame omgevingsontwikkeling en het welbevinden van mens en dier. Hoe verhoudt uw voornemen zich tot dit belang? En aan wat voor compenserende maatregelen denkt u?	Gesprekken over de realisatie en eventuele mitigatie van ruimtelijke en/of milieueffectecten van de verbinding en stations kunnen pas plaatsvinden als bekend is waar het hoogspanningsstation komt te staan en wat de effecten zijn. Vóór dit moment is nog niet bekend waar eventuele effecten plaatsvinden. Dit wordt bekend na het bepalen van het voorkeurslocatie,naar verwachting later dit jaar. Het is nu nog te vroeg om te zeggen of er eventuele compensatie zal plaatsvinden.
R.11	Wij verwachten dat de beschreven onderwerpen en de bedachte overgebleven 3 mogelijke locaties nog een keer in heroverweging worden genomen en dat daar dan ook de optie van de locatie van de huidige kolenopslag aan de Westpoortweg aan toe wordt gevoegd. Wanneer voor deze optie gekozen wordt, ontstaat er minder overlast buiten de grenzen van de stad Amsterdam. Kan de huidige kolenopslag aan de Westpoortweg worden onderzocht als moglijke locatie?	Bedankt voor uw reactie. We verwijzen u naar thematisch antwoord 5.
R.12	Kan het hoogspanningsstation worden geplaatst in het industriegebied dicht bij de industrie en de groot verbruikers en niet te dichtbij de bewoonde wereld en het recreatiegebied?	We begrijpen dat de locatiekeuze van de aangedragen alternatieven vragen oproept. Het streven is om nieuwe ontwikkelingen altijd zo veel mogelijk in te passen bij bestaande bestaande bebouwing, zodat er zo efficiënt mogelijk met ruimte kan worden omgegaan. Hierbij vermijden we gevoelige bestemmingen als wonen, onderwijs en gezondheidszorg. Wat betreft uw vraag over het aandragen van alternatieve locaties, verwijzen we u naar thematisch antwoord 2.
R.13	Kan het hoogspanningsstation worden gebouwd op het grondgebied van de gemeente Amsterdam? Het is voor het industriegebied binnen die gemeente.	De opgave voor de verduurzaming van de industrie is een landelijke opgave en de bijbehorende energie-infrastructuur is onderdeel van het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat. Verduurzaming van de industrie is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Het reikt daarmee veel verder dan alleen de Amsterdamse haven. Daarnaast heeft het station een regionale functie. Op basis van de binnengekomen reacties is wel besloten om een aantal aanvullende locaties te onderzoeken. Verder verwijzen we u naar thematisch antwoord 6.
R.14	De komst van een dergelijk station betekent letterlijk een enorme horizonvervuiling en derhalve een inbreuk op het natuurgebied. Het oorspronkelijke doel van de bufferzone tussen de stedelijke gebieden van Haarlem en Amsterdam wordt hiermee afgebrokkeld. Wij verzoeken u uw keuze voor de drie genoemde locaties in heroverweging te nemen en uitdrukkelijk de locatie van de huidige kolenopslag aan de Westpoortweg als optie op te nemen. Wordt de kolenopstag aan de Westpoortweg als alternatieve zoeklocatie opgenomen?	De kolenopslag wordt opgenomen als extra te onderzoeken locatie binnen de locatiestudie en de integrale effectenalayse. Verder verwijzen wij u naar thematisch antwoord 6.
R.15-1	Het is goed om te lezen dat bij de verdere planuitwerking rekening wordt gehouden met de realisatie van een mogelijke piekwaterberging in de Houtrakpolder, conform de afspraken in het Ontwikkelingsperspectief NOVEX-Noordzeekanaalgebied. Wij constateren dat twee van de drie mogelijke locaties (2 en 3) de realisatie van een piekwaterberging niet in de weg staan. Locatie 1, die deels in de Houtrakpolder ligt kan echter een substantiële belemmering vormen. Daarnaast vragen wij rekening te houden met: • Er moeten voldoende verbindingsmogelijkheden (watergangen) zijn tussen het gebied aan de zuidzijde (richting golfbaan/ Spaarnwoude) en de rest van de Houtrakpolder om water van zuid naar Noord en vice versa te kunnen laten stromen. • De waterafvoer naar het huidige gemaal Houtrakpolder (aan de noordoostzijde naast het Groene Schip) mag niet worden belemmerd. • Het trafostation moet voldoende hoog boven maaiveld worden aangelegd, zodat mogelijke overstromingen de functie van het trafostation niet hinderen (vanuit water optiek zo hoog mogelijk maar minimaal 1 M? boven maaiveld). • Er moet worden voldaan aan de eisen die onze Waterschapsverordening stelt, zoals compensatie van gedempte sloten etc. Hoe houdt u rekening met deze eisen die vanuit waterbeheer worden gesteld?	In de ruimtelijke- en vergunningprocedure worden o.a. de eisen uit de waterschapsverordening meegenomen. Hierbij wordt er getoetst aan alle wet- en regelgeving voor het verkrijgen van de nodige vergunningen.
R.15-2	Is het mogelijk vanaf de ontwerpfase mee te denken in het ontwerpproces en de locatiebepaling?	We verwijzen u naar thematisch antwoord 5.

Nummer	Vraagstelling voor reactienota-per onderdeel	Beantwoording reactie
R.16	Locatie 3, Groene Schip Zuid en Westpoort vinden wij de 'minst slechte' locatie voor de Houtrakpolder. Hoe neemt u dit mee bij de verdere planuitwerking?	Alle alternatieven zullen aan de hand van een Integrale Effecten Analyse (IEA) worden gescoord op verschillende thema's. De IEA dient inzicht te geven in hoe de alternatieven ten opzichte van elkaar scoren op elk thema. Deze thema's lopen uiteen van kosten, milieu, toekomstvastheid, techniek en omgeving. De thema's worden elk onderzocht aan de hand van bureaustudies met onze onderzoekspartner. Aan de hand van de IEA worden de alternatieven tegen elkaar afgewogen, om zo tot een gedegen keuze voor een voorkeurslocatie te komen.
R.17	Ik ontving de uitnodiging voor de informatieavond te laat? Zeer onzorgvuldig.	We verwijzen u naar thematisch antwoord 7.
R.18	Ik ontving de informatiebrief met verzenddatum te laat en kon hierdoor de informatieavond niet bezoeken?	We verwijzen u naar thematisch antwoord 7.
R.19	Ik maak bezwaar tegen het plaatsen van een hoogspanningsstation in of in de buurt van Vijfhuizen. Kan ik dit ook nog op een andere manier bekrachtigen?	In de Haalbaarheidsstudie en Oplegnotitie die als bijlage gelijktijdig met het Voornemen en Voorstel voor Participatie (V&P) gepubliceerd zijn, is opgenomen dat voor deelgebied 7 (Vijfhuizen) geldt dat de ruimte waarschijnlijk te beperkt is en het station ook dicht bij woningen zou komen. Daarnaast gelden voor dit zoekgebied twee landschappelijke beschermingsregimes. Naast Bijzonder Provinciaal Landschap, ligt dit deelgebied in de Unesco-beschermingszone van de Hollandse Waterlinies (Stelling van Amsterdam). Uit eerder uitgevoerd onderzoek blijkt dat de bouw van een dergelijk station bij Vijfhuizen onvergunbaar zou zijn met het oog op de bescherming van het Unesco Werelderggoed. Zodoende is ervoor gekozen in het V&P drie zoeklocaties in de Houtrakpolder verder te onderzoeken op geschiktheid en niet in te zetten op zoeklocaties in en rond Vijfhuizen. Actuele informatie over het project kunt u vinden op de site van TenneT: https://www.tennet.eu/nl/projecten/provincies/noord-holland/hoogspanningsstation-a9-zuid.
R.20	Ik ontving de uitnodiging te laat om de informatieavond te kunnen bijwonen? De brief is verzonden op 29 oktober en heeft er wel lang over gedaan.	We verwijzen u naar thematisch antwoord 7.
R.21-1	Een logische vraag is dan, waarom wordt dit station niet gebouwd in het westelijk havengebied. In dit havengebied ligt een prima locatie, momenteel gebruikt als opslag/overslag van fossiele brandstoffen (kolen), iets waar iedereen vanaf wil.	De kolenopslag wordt opgenomen als extra te onderzoeken locatie binnen de locatiestudie en de integrale effectenanalyse. Verder verwijzen wij u naar thematisch antwoord 6.
R.21-2	De informatieavond is pas kort vooraf aangekondigd. Kan dit niet langer vooraf?	We verwijzen u naar thematisch antwoord 7.
R.21-3	Verder schrijft u in uw brief dat er rekening gehouden wordt met onder andere cultuurhistorisch erfgoed. De Houtrakpolder is te beschouwen als cultuurhistorisch erfgoed, de polder is namelijk het laatste stukje polder aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal dat nog te herkennen valt als polder. Het gebied waarop de kolenopslag/overslag gevestigd is maakte deel uit van de voormalige IJ-polder, van deze polder is niets meer terug te vinden. Hoe houdt u hiermee rekening in uw verdere plannen?	We zijn ons ervan bewust dat de aanleg van een nieuw hoogspanningsstation een ingrijpende verandering is voor de omgeving en direct betrokkenen. Daarom proberen we het proces zo transparant mogelijk te laten verlopen. Momenteel liggen er in de verkenningsfase verschillende alternatieven op tafel voor de komst van een nieuw hoogspanningsstation. De alternatieven worden in de bureaustudies onderzocht op verschillende thema's. Een van deze thema's is het thema landschap. Dit thema kijkt onder andere naar hoe elk alternatief het beste in het landschap kan worden ingepast. Door het vroegtijdlig aansluiten van een landschapsarchitect in het project, wordt er in de verkenningsfase al zo goed als mogelijk rekening gehouden met de landschappelijke inpasbaarheid van een nieuw hoogspanningsstation en de impact op de cultuurhistorische waarde. Elk alternatief zal vervolgens in de Integrale Effecten Analyse een bepaalde score krijgen in het thema landschap, welke als input dient om een overwogen keuze te maken voor een voorkeurslocatie.
R.22	Het hoogspanningsstation met masten en kabels is lelijk en passen niet in het landschap en niet in onze leefomgeving. Ze zijn schadelijk voor mens, dier en natuur. Is er geen toegang tot schone energie?	We hebben kennis genomen van uw reactie.

2 BIJLAGE 2: THEMATISCHE ANTWOORDEN

Nummer thematisch antwoord	Thema	Antwoord
1	Verhouding project met ander beleid	De druk op de ruimte in het Noordzeekanaalgebied is groot. Naast ruimte voor energie-infrastructuur is er ook ruimte nodig voor onder meer wonen, (haven)economie, waterberging en natuur. Alles maximaal faciliteren is onmogelijk. Er zullen slimme combinaties moeten worden gemaakt en er zullen keuzes moeten worden gemaakt. In het kader van NOVEX-NZKG hebben Rijk en regio gezamenlijk onderzocht hoe deze (nationale) opgaven gerealiseerd kunnen worden. De uitkomst is verwoord in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. In dit Ontwikkelperspectief wordt expliciet stilgestaan bij de Houtrakpolder. Deze polder is namelijk niet alleen in beeld voor een hoogspanningsstation, maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging. Bovendien ligt er op de Houtrakpolder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde. De in NOVEX-NZKG samenwerkende partijen hebben geconcludeerd dat de reservering voor een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan komen te vervallen indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Specifiek gaat het over het realiseren van het nieuwe 380kv station op een locatie buiten de huidige haventerreinen, het creëren van voldoende nieuwe havenruimte elders (middels de Energiehaven IJmond) en het creëren van extra milieuruimte voor de energietransitie. Daarmee ontstaat er in de Houtrakpolder ruimte voor een combinatie van andere functies. Het zal nog enige jaren duren voordat aan alle bovengenoemde voorwaarden is voldaan. Voor de Amsterdamse haven moet echter zo snel mogelijk een nieuw hoogspanningsstation worden gebouwd. Dit is nodig om zowel de vestiging van nieuwe bedrijven als de verduurzaming van de huidige bedrijven mogelijk te maken. De verduurzaming van de haven levert een positieve bijdrage die verder strekt dan alleen de haven zelf. Het toekomstige station zal de regio ontlasten van de netproblematiek. De locatiekeuze van het hoogspanningsstation vindt dus eerder plaats dan dat er garanties zijn over de andere voorwaarden. Idealiter zouden we de locatiekeuze dan ook uitstellen. Maar gezien de netcongestie en de grote behoefte aan duurzame energie in de Amsterdamse haven kunnen we ons dat niet veroorloven. De locaties die zijn opgenomen in het Voornemen en voorstel voor Participatie (V&P) worden nog nader onderzocht op geschiktheid. Er is dus nog geen locatiekeuze gemaakt. De precieze plek voor de bouw van het hoogspanningsstation dient dus zo te worden gekozen dat we een stap voorwaarts zetten in het leggen van de puzzel zoals beschreven in he Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Waarbij we er naar streven dat ook andere mogelijke functies – van waterberging tot een extra havenbekken – nog gerealiseerd kunnen worden. Voor de volledigheid merken wij op dat het niet onomstotelijk vaststaat dat het transformatorstation in de Houtrakpolder wordt gerealiseerd. Er is inmiddels een vierde locatie aan het locatieonderzoek toegevoegd.
2	Bebouwing	Bij het ontwikkelen van de onderzoeksalternatieven, en later bij de keuze voor een voorkeurslocatie, vindt een afweging van een groot aantal aspecten plaats. Bebouwing, en gevoelige bestemmingen in het bijzonder, is één van de aspecten. Het uitgangspunt hierbij is dat we zoveel mogelijk bestaande bebouwing willen vermijden. Dit betekent dat we bij aanleg van een nieuw hoogspanningsstation zo veel als redelijkerwijs mogelijk willen voorkomen dat we bestaande bebouwing als woningen, scholen, en kinderopvangplaatsen kruisen. Helaas is dit niet altijd mogelijk. Na het vaststellen van een voorkeurslocatie zullen er onderzoeken volgen die in kaart brengen wat de gevolgen zijn voor de bestaande omgeving.
3	Magneetvelden (gezondheid)	In meerdere reacties worden zorgen geuit over de mogelijke gevolgen voor de gezondheid van inwoners door magneetvelden in de buurt van het nieuwe hoogspanningsstation. De afgelopen veertig jaar zijn internationaal veel onderzoeken uitgevoerd naar de relatie tussen de blootstelling aan magneetvelden en gezondheidsklachten. Er is voor geen enkele ziekte of aandoening bewezen dat die veroorzaakt wordt door magneetvelden. Wel blijkt uit onderzoek dat er een geringe verhoging is van het aantal gevallen van leukemie in de buurt van bovengrondse hoogspanningslijnen. De Gezondheidsraad concludeerde op grond daarvan dat er aanwijzingen zijn voor een oorzakelijk verband tussen magneetvelden en leukemie, maar wetenschappelijk onderzoek kon dit niet bewijzen. Het is dus niet zeker of magneetvelden risico's met zich meebrengen voor de gezondheid van mensen. In vergelijking met andere gezondheidsrisico's waaraan we blootgesteld worden, is het risico van magneetvelden gering. De gezondheidsrisico's van uitlaatgassen van auto's zijn b.v. groter. Uit voorzorg treffen we maatregelen die ervoor zorgen dat omwonenden van hoogspanningslijnen en hoogspanningsstations zo min mogelijk blootgesteld worden aan magneetvelden. Hiermee voldoen we aan het in 2023 herijkte voorzorgsbeleid voor magneetvelden bij elektriciteitsvoorzieningen van de overheid. Door TenneT worden bij de aanleg van nieuwe hoogspanningsverbindingen en hoogspanningsstations technische maatregelen getroffen die het magneetveld zo veel mogelijk beperken. In de locatiestudie wordt onderzocht of en hoeveel gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen) binnen de magneetveldzone van de nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding komen te liggen. Bij het uitwerken van de alternatieven wordt, zo veel als redelijkerwijs mogelijk, vermeden dat gevoelige bestemmingen worden gekruist. In de locatiestudie worden er voor de thema's leefomgeving en gezondheid onderzoek gedaan naar de effecten van geluid, magneetvelden en luchtkwaliteit.
4	Ecologie en Natuur	Bij de alternatievenontwikkeling van het hoogspanningsstation in het gebied is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande ruimtelijke aspecten van het gebied. Gezien de ruimtelijke complexiteit van het gebied is het volledig vermijden van (beschermde) natuurgebieden of gebieden met ecologische waarden voor bijvoorbeeld vogels geen realistische optie. Na het publiceren van het voornemen en voorstel tot participatie is er een opdracht uitgezet voor het uitvoeren van bureaustudies op verschillende thema's. Ecologie en natuur is een van de thema's die wordt onderzocht. Een ecoloog doet onderzoek naar de mogelijke effecten van de komst van een van de alternatieven op de natuur en de soortenbescherming in de omgeving. Hier zal ook een veldbezoek bij plaatsvinden. Er volgt een rapportage vanuit de ecolooog. Deze geeft inzicht in de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling op natuur en ecologie. Deze informatie wordt in een Integrale Effecten Analyse meegewogen, zodat de verschillende alternatieven op dit thema kunnen worden vergeleken waarna er een keuze voor het voorkeurslocatie kan worden overwogen. Na het vaststellen van een voorkeurslocatie zullen er aanvullende veld- en bodemonderzoeken worden uitgevoerd. Hier wordt de voorgenomen locatie verder onderzocht op geschiktheid van de beoogde ontwikkeling. Bij de onderzoeken houden we ons aan de geldende wet- en regelgeving. In de planuitwerkingsfase zullen we eventueel mitgerende- en compenserende maatregelen uitwerken.

Nummer thematisch antwoord	Thema	Antwoord
5	Participatie	We zijn ons ervan bewust dat de aanleg van een nieuw hoogspanningsstation een ingrijpende verandering is voor de omgeving en direct betrokkenen. Daarom willen we alle verschillende belangen inzichtelijk krijgen en daar, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, rekening mee houden. Het publiceren van het Voornemen en Voorstel voor Participatie (V&P) op 11 oktober 2024 markeerde het startpunt van het participatieproces. In het V&P staat beschreven op welke manier, en op welke momenten u in contact kan komen om informatie over het project tot u te nemen en ons kan voorzien van informatie. Participatie is voor ons van groot belang omdat het ons waardevolle inzichten biedt over het projectgebied, de daarin spelende belangen op diverse niveaus en bij bewoners levende vragen en zorgpunten. Gedurende het project zullen gesprekken in dit kader steeds gedetailleerder worden en ingaan op specifieke belangen die spelen. Het voorstel voor participatie kent enkele momenten waarbij u uw mening kunt geven op de huidige plannen. Graag verwijzen we u naar de projectwebsite van TenneT om op de hoogte te blijven van het project, en is er de mogelijkheid om uw mening te geven. https://www.tennet.eu/nl/projecten/provincies/noord-holland/hoogspanningsstation-a9-zuid.
6	Alternatieve locaties	In het Voornemen en voorstel voor Particpatie is aangegeven dat alternatieve locaties aangedragen kunnen worden. Als een locatie haalbaar wordt geacht, wordt deze meegenomen in de verkenningsfase. De aangedragen locaties zijn nader geanalyseerd op technische haalbaarheid en er is getoetst of deze locaties voldoen aan de voorwaarden die zijn weergegeven in het gepubliceerde voornemen en voorstel tot participatie. Gecombineerd met de eerste uitkomsten van het ontwerpend onderzoek, is besloten om meerdere alternatieve locaties op te nemen in de locatiestudie en de integrale effectenanalyse. Dit betreft: • het terrein van de Amsterdamse golfclub; • het terrein van golfclub Houtrakpolder; • de locatie van de bestaande kolensopslag; • het terrein ten noorden van de geplande waterstoffabriek tussen de Machineweg en de Westpoortweg (alleen het 150kV-stationsdeel). Een locatie ten oosten van de Afrikahaven bleek technisch niet haalbaar. Deze wordt daarom niet verder onderzocht in de locatiestudie en de integrale effectenanalyse.
7	Uitnodiging informatieavond	Voorafgaand aan de inloopbijeenkomst voor het project 380/150kV-station A9-Zuid, op 5 november 2024, is de bijeenkomst aangekondigd met advertenties in HCNieuws. Daarnaast zijn 10.000 brieven verstuurd naar inwoners. Met het bedrijf dat de bezorging van de brieven heeft gedaan was de afspraak gemaakt dat de brieven uiterlijk één week voorafgaand aan de bijeenkomst zouden worden bezorgd. Het is uitermate vervelend dat uit een beperkt aantal reacties naar voren komt dat de brief laat of te laat is ontvangen. Onze excuses hiervoor. Bij de planning van een volgende bijeenkomst zullen wij ervoor zorgen dat de avond eerder wordt aangekondigd bij belangstellenden.

3 BIJLAGE 3: OVERZICHTSTABEL REACTIES

Vragensteller	Thematisch antwoord
R.01	1
R.02	1
R.03	n.v.t.
R.04	1
R.05	1
R.06	1
R.07	3, 6
R.08	4
R.09	6
R.10	1, 4, 6
R.11	5

Vragensteller	Thematisch antwoord
R.12	5
R.13	n.v.t.
R.14	6
R.15	5
R.16	n.v.t.
R.17	7
R.18	7
R.19	n.v.t.
R.20	7
R.21	6, 7
R.22	n.v.t.

Hoogspanningsstation 380/150kV A9-Zuid

Nota van antwoord reacties Voornemen en Voorstel voor Participatie

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
hoogspanningsstationa9zuid@noord-holland.nl
Directie Beleid, sector Energie

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon +31235144635
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem, 2012 DE
www.noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Energie

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub - Canon

Haarlem, maart 2025

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18354
Extern Zaak ID	2394756
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	10.f
Titel	Ruimte: Positieve weigering ontheffingsverzoek Dorpsstraat 106a Jisp Wormerland (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

De gemeente Wormerland heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening ingediend voor de bouw van twee woningen aan
Dorpsstraat 106a te Jisp ter vervanging van een agrarisch gebouw. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen. De bouw van de gevraagde woningen is in overeenstemming met de geldende instructieregels van de Omgevingsverordening,

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Vos
BEL/RSO

telefoonnummer +31650409267
martin.vos@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 APR. 2025

Kenmerk
2394756/2394758

Uw kenmerk

Betreft: Positieve weigering aanvraag ontheffing voor de bouw van twee woningen aan Dorpsstraat 106a te Jisp, gemeente Wormerland

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Positieve weigering aanvraag ontheffing voor de bouw van twee woningen aan Dorpsstraat 106a te Jisp.

Inleiding

Burgemeester en wethouders van de gemeente Wormerland hebben op 16 april 2024 verzocht om een ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van twee woningen aan Dorpsstraat 106a te Jisp, ter vervanging van agrarische bebouwing. Het bouwplan, waarvan de aanvraag uit 2020 dateert, was in strijd met Artikel 6.9 *MRA landelijk gebied* van de OV NH2020, in de praktijk aangeduid als het bouwverbod MRA landelijk gebied[1].

Besluit

Op 15 april 2025 hebben wij besloten om de gevraagde ontheffing positief te weigeren. De reden hiervoor is dat de bouw van twee woningen op deze locatie in overeenstemming is met de nu geldende instructieregels van de Omgevingsverordening NH2022.

Toelichting

Zoals aangegeven was het bouwplan in strijd met het bouwverbod in MRA landelijk gebied. Met de inwerkingtreding van de derde herziene versie van de OV NH2022 op 1 januari jl. is dit verbod komen te vervallen. Op grond van artikel 12.1 van de Omgevingsverordening NH2022 is voor lopende procedures het oude recht van toepassing als voor de inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag om een besluit is ingediend. Op dit overgangsrecht is in artikel 12.7 een uitzondering geformuleerd voor wonen in landelijk gebied, zoals

[1] Art 6.9 lid 1 OV NH2020:
'Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied MRA landelijk gebied niet voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.'

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

opgenomen in artikel 6.18a. Deze uitzondering houdt in dat artikel 6.18a onmiddellijke werking heeft.

Op grond van artikel 6.18a van de actuele OV NH2022 is het mogelijk een woning te realiseren als het gaat om een locatie in of aan een kern dan wel in of aan een dorpslint. De locatie ligt in het dorpslint van Jisp en voldoet daarmee aan deze voorwaarde. Dit betekent dat het initiatief waarvoor de ontheffing is gevraagd niet strijdig is met de actuele omgevingsverordening. Er is dus geen ontheffing nodig omdat het initiatief binnen de regels van de Omgevingsverordening NH2022 past. De aanvraag is om deze reden afgewezen. Een dergelijk besluit wordt een positieve weigering genoemd.

De locatie ligt in het BL Wormer- en Jisperveld, maar het initiatief is te realiseren zonder aantasting van de ter plaatse aanwezige kernkwaliteiten. Dat betekent dat het initiatief op basis van art 6.59a van de OV NH2022 mogelijk is[2].

Tot slot

Omdat het een weigering betreft, wordt dit besluit niet meegenomen in het vergunningendossier als het gaat om de rechtsbescherming. Tegen de weigering op zichzelf kunnen wel rechtsmiddelen worden ingezet.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

1. Ontheffingsverzoek

2. Besluit op ontheffingsverzoek

[2] Art 6.59a lid 2 OV NH2022: 'Het omgevingsplan kan een andere ontwikkeling dan de in het eerste lid, onder a en b, genoemde ontwikkelingen mogelijk maken, mits deze ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast.'

Gemeente Wormerland

Provincie Noord-Holland
T.a.v. het College van GS
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Datum	:	16 april 2024
Uw brief van	:	
Uw kenmerk	:	
Ons nummer	:	1431332
Behandeld door	:	F. Frowijn
Telefoonnummer	:	075 – 651 21 00
Bijlagen	:	6

Onderwerp : Dorpsstraat 106a te Jisp; verzoek om ontheffing

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Momenteel is er een aanvraag om omgevingsvergunning in behandeling voor het afwijken van het bestemmingsplan “Oostknollendam, Jisp en Neck” (“het Bestemmingsplan”) als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (“Wabo”) op locatie Dorpsstraat 106a te Jisp. Het beoogde ruimtelijk plan voorziet in de vervanging van een inmiddels ruim veertig jaar ongebruikt en ernstig vervallen agrarisch gebouw door een karakteristieke stolp waarin twee woningen worden gerealiseerd. De aanvraag, welke op 10 november 2020 is ingediend, is als **bijlage 1** bij deze brief aangehecht.

De gemeente Wormerland is heel graag bereid medewerking te verlenen aan de beoogde kleinschalige bouwontwikkeling, nu het plan een duidelijke verbetering realiseert voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint. Ten behoeve van het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning, verzoeken wij uw college daarom ontheffing te verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van de Omgevingsverordening NH2020 (“Omgevingsverordening”). Deze vorm van maatwerk sluit aan bij de aspiratie van de provincie om vanuit een oogpunt van woningnood en leefbaarheid ruimte te blijven zoeken voor een verantwoorde verdichting van de linten met behoud van de kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie (volgend uit het coalitieakkoord 2023-2027 “*Verbindend vooruit*!” – hierna: “coalitieakkoord”).

Omdat de aanvraag om omgevingsvergunning is ingediend ruim voordat op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking trad, blijft de vergunningenprocedure onder het oude recht (Wabo) van toepassing tot het besluit op de aanvraag onherroepelijk wordt (artikel 4.3, aanhef en onder a Invoeringswet Omgevingswet.) Daarmee blijft als vanzelf ook op voorliggend ontheffingsverzoek het recht van toepassing zoals dat gold vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet – waarmee gelijktijdig ook de Omgevingsverordening NH20*22* in werking trad – van toepassing, zodat het verzoek om ontheffing zal worden getoetst aan de regels in Omgevingsverordening NH20*20*. Wij gaan er wel vanuit dat uw college handelt in de geest van de omgevingswet en met een positieve grondhouding dat wil zeggen vanuit het principe “ Ja, tenzij” dit verzoek zal beoordelen.

1. Achtergrond

Alvorens het verzoek om ontheffing zal worden toegelicht, wordt eerst de achtergrond van het beoogde bouwplan uiteengezet Ook wordt kort ingegaan op de constructieve aanpak van uw college ten aanzien van bebouwing in het lint met behoud van de kwaliteit van het landschap en cultuurhistorie.



1.1. Dorpsstraat 106a te Jisp: een vervallen agrarische loods

Op het rechthoekige perceel aan de Dorpsstraat 106a in Jisp staat momenteel een agrarische loods van circa 300 m^2. Deze loods werd tot veertig jaar geleden gebruikt als stal voor rundvee. Nadat het agrarisch gebruik destijds beëindigd werd, is de loods nooit meer opnieuw in gebruik genomen. Vanwege het inmiddels langdurige tijdsverloop verkeert het bouwwerk momenteel in vergevorderde staat van verval. Zeker nu ook het overige deel van het (verder braakliggende) terrein overwoekerd is, maakt de locatie een verwaarloosde, rommelige indruk. Ter illustratie van de bestaande situatie, zijn enkele recente foto's van de locatie als **bijlage 2** aangehecht.

De uitstraling van de locatie past niet binnen het karakteristieke straatbeeld van het historisch dorpslint, waarin overwegend woonfuncties gevestigd zijn. Daar komt bij dat de loods (met de voorgevel) niet in lijn is gesitueerd met de woonhuizen aan weerszijden van het perceel. Deze negatieve impact op het lint en het aangrenzende landschap wordt versterkt doordat ook het perceel gemiddeld nog wat verder dit landschap insteekt dan de meeste andere kavels aan het dorpslint. Hieronder is ter illustratie een foto van het huidige straatbeeld opgenomen, waarop de loods met een rode pijl is aangeduid.

Kort gezegd vormt de locatie momenteel een dissonant in het lint, zowel voor wat betreft de (ongebruikte) staat van het perceel alsook de situering van de bestaande bebouwing. De gemeente acht het onwenselijk dat deze situatie nog langer voortduurt, vooral nu er een doordacht en volledig uitgewerkt initiatief ligt om het perceel van een ruimtelijke upgrade te voorzien. Zij verleent graag medewerking aan de realisatie van dit initiatief.

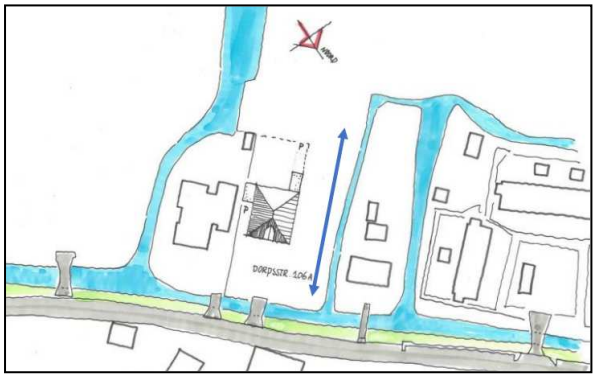
1.2. Beoogde bouwontwikkeling: één karakteristieke stolp, gesplitst in twee woningen

De eigenaren van het perceel, de heer en mevrouw Snijder, willen graag de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van hun gronden verbeteren. Zelf woont het echtpaar in de woning op het (naastgelegen) perceel aan de Dorpsstraat 106. Met het voorliggende bouwplan zijn zij voornemens de agrarische loods op het perceel naast hun woning te slopen en daarvoor in de plaats een in omvang beperkte karakteristieke stolp met twee bijgebouwen te realiseren. Binnen de stolp worden twee woningen

gerealiseerd, zodat hun beide kinderen zich zelfstandig op deze locatie kunnen vestigen. Dit is in het bijzonder de wens zodat hun dochter, die lijdt aan de ziekte multiple sclerose (MS), met haar jonge gezin een woonplaats dicht bij haar familie krijgt zodat de familie zo nodig mantelzorg kan verlenen waardoor de woning feitelijk ook dienst zal gaan doen als mantelzorgwoning.

Ten behoeve van de aanvraag om omgevingsvergunning van 10 november 2020 is het bouwplan door architectenbureau 'Hooyschuur' meer specifiek in beeld gebracht. Deze ruimtelijke studie is als **bijlage 3** bij voorliggend ontheffingsverzoek gevoegd. Daarnaast is bij de aanvraag een ruimtelijke onderbouwing en een beeldkwaliteitsplan ingediend; deze zijn als **bijlage 4** en **bijlage 5** aangehecht. Concreet wordt beoogd een bescheiden stolp met een 'footprint' van 12,6 x 14,6 meter – en daarmee circa 184 m^2 – te realiseren. Omwille van een betere inpassing in de bestaande voorgevelrooilijnen van het lint, wordt het bouwwerk een aantal meters naar voren geplaatst. Voorts wordt deze aan de westelijke zijde van het perceel gerealiseerd, zodat de bestaande doorzichten behouden blijven. In dat licht worden ook de bij de woningen behorende bijgebouwen – met elk een oppervlakte van 50 m^2 – achter de stolp geplaatst.

De bebouwing wordt vormgegeven in traditionele architectuur, passend bij het bestaande karakteristieke straatbeeld van de Dorpsstraat. Daarbij is voorzien in een groene voortuin, zonder bebouwing of opgaande beplanting. De tuin krijgt daarmee een rustiek karakter. Tot slot blijven de bermen en sloot intact en zal ook de bestaande ontsluiting – het bruggetje – behouden blijven. Als vanzelfsprekend wordt rekening gehouden met het weidevogelleefgebied achter het perceel, welke onaangetast blijft; het nieuwe woonerf wordt buiten dit gebied gerealiseerd. In het genoemde beeldkwaliteitsplan is een schets opgenomen van de beoogde inrichting van het perceel, alsook van de voor- en zijgevel van de stolpwoning. Deze schetsen zijn ter illustratie ook hieronder weergegeven.





1.3. Waarborgen voor ruimtelijke kwaliteit in omgevingsvergunning

Ten behoeve van de realisatie van deze kleinschalige bouwontwikkeling zou het college in principe mee willen werken en een omgevingsvergunning verlenen. Daarbij wordt met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wabo van het Bestemmingsplan afgeweken. In het Bestemmingsplan is aan het perceel de bestemming 'Agrarisch bedrijf' toegekend en op een gedeelte van het perceel ligt een bouwvlak (van circa 300 m^2). Deze bestemming is niet meer doelmatig omdat de agrarische bedrijfsvoering feitelijk niet meer kan worden uitgeoefend; het perceel ligt ingesloten in een overwegend woongebied en er zijn geen aansluitende agrarische gronden. Zodoende is het perceel incourant geworden voor agrarisch gebruik.

Het bouwplan, zoals vormgegeven in de ruimtelijke onderbouwing en het beeldkwaliteitsplan, biedt ruim voldoende waarborgen voor de ruimtelijke kwaliteit. In het bijzonder gaat het dan om het handhaven van de openheid van en de doorzichten naar het landschap, zeker nu het oostelijke deel van het perceel onbebouwd blijft. Bovendien neemt de totale bebouwingsoppervlakte met het

bouwplan af en sluit de karakteristieke beoogde bebouwing aan bij de omringende bebouwing – overwegend woningbouw – van het lint. Een vervallen agrarische loods maakt plaats voor een karakteristieke stolpwoning met bijpassend groen, zodat al met al sprake is van een ruimtelijke upgrade.

2. Provinciale ambitie: ruimte blijven zoeken voor verantwoorde verdichting van de linten met behoud kwaliteit landschap en cultuurhistorie

Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening in november 2020 heeft uw college aan het college van Provinciale Staten toegezegd een notitie op te stellen over de wijze waarop in Noord-Holland – inclusief de Metropool Regio Amsterdam (**"**MRA**"**) – omgegaan kan worden met lintbebouwing. In deze 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' ("Notitie" – **bijlage 6**) is onderkend dat het bepaalde in Omgevingsverordening dat woningbouw in de MRA in het *stedelijk gebied* plaatsvindt, in specifieke gevallen een probleemsituatie oplevert in de lintbebouwing in het landelijk gebied. In dat licht zorgt de Notitie voor maatwerk en maakt deze het voor specifieke (probleem)locaties mogelijk met woningbouw de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid te verbeteren. In het coalitieakkoord wordt het succes van dit type bouwontwikkelingen bevestigd en wordt de ambitie uitgesproken om – vanuit een oogpunt van woningnood en leefbaarheid – ruimte te blijven zoeken voor verantwoorde verdichting van de linten:

"De afgelopen periode hebben we gezien dat verantwoorde verdichting van de linten met behoud van de kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie mogelijk is. We zullen hiervoor op basis van een aanvullende bepaling in de Omgevingsverordening samen met de gemeenten vanuit een oogpunt van woningnood en leefbaarheid ruimte blijven zoeken." – coalitieakkoord, p.6.

Kortom: bebouwing is op zogenoemde probleemlocaties de afgelopen periode succesvol en blijvend wenselijk gebleken. Wat onder een probleemlocatie verstaan kan worden, is ook volgens de Notitie wat subjectiever. Ter beoordeling zijn in de Notitie de volgende kenmerken van een probleemlocatie genoemd:

• De locatie oogt rommelig vanaf de weg/vanuit het lint of vanuit de omgeving bezien. Het kan ook zijn dat de locatie door zijn grootte afwijkt van de rest van het lint en daarmee ongewenste invloed heeft op het 'dorpse' karakter van het lint;
• De locatie heeft een negatieve impact op het aangrenzende landschap of natuur door de zichtbaarheid ervan of de omvang (bijv. kavel steekt gemiddeld verder het landschap in dan de meeste kavels in het lint);
• De aard en mate van verstoring is locatie-specifiek; het betreft vaak een dissonant in het lint, waarbij de vorm of functie afwijkt en als storend ervaren wordt;
• Er is een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit mogelijk en/of een verbetering van de leefbaarheid (denk aan bodemsaneringslocaties of locaties die verkeersoverlast met zich meebrengen)

3. Gemeente juicht woningbouw waar mogelijk ook in de linten toe, mede gelet op aanhoudende woningcrisis en gemeentelijk (woon)beleid

De Notitie heeft duidelijk gemaakt dat woningbouw in het lint goed in het landschap kan worden ingepast. De gemeente juicht woningbouw zodoende – ook buiten het stedelijk gebied – toe, te meer vanwege de aanhoudende woningcrisis en de behoefte aan nieuwbouw in dat kader. De Omgevingsverordening biedt uw college op grond van artikel 13.4 de mogelijkheid om ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening ("Wro") te verlenen van de (instructie)regels in hoofdstuk 6 van de verordening, aangaande ook kleinschalige woningbouwontwikkeling in landelijk gebied. Deze ontheffingsmogelijkheid is thans inzetbaar omdat deze strikte lijn in de Omgevingsverordening het gemeentelijk (woon)beleid belemmert – met welk beleid immers juist wordt

beoogd (meer) kleinschalige woningbouw in de linten mogelijk te maken. Zo heeft de gemeente in het regionale Woonakkoord (2021) met uw provincie en de overige gemeenten in de regio Zaanstreek-Waterland afspraken gemaakt over het woonbeleid. In het bijzonder is vastgelegd dat zij, evenals de andere regiogemeenten, passende toevoegingen wil kunnen te doen ter versterking van de identiteiten van de linten. De functiewijziging (transformatie) van agrarisch naar wonen ten behoeve van het aanzicht en de leefbaarheid wordt daarbij expliciet benoemd. Ook uit de Woonvisie Wormerland 2017-2025 volgt deze inzet op kleinschalige woningbouw in het lint, mét oog voor karakteristieke doorzichten op het omliggende landschap (p.19). Versterking van de lintbebouwing is bovendien één van de drie pijlers voor woningbouw in de Omgevingsvisie Wormerland 2022 (p.16).

De Notitie heeft ondersteuning geboden voor de realisatie van verschillende woningbouwprojecten in de regio en – als gezegd – doen bewijzen dat ruimtelijke inpassing daarbij goed mogelijk is. Uw college kan gezien deze geslaagde uitkomst en met het oog op de aanhoudende woningcrisis zonder meer vaker gebruik maken van deze ontheffingsbevoegdheid. Dit voortkomt tevens dat tijd verloren gaat doordat een eventuele aanpassing van de Omgevingsverordening moet worden afgewacht.

4. Ook in onderhavig geval biedt ontheffingsbevoegdheid uitkomst; locatie kwalificeert inmiddels sprekend als probleemlocatie

Met het oog op de kenmerken van een probleemlocatie als bedoeld in de Notitie, kwalificeert het perceel aan de Dorpsstraat 106a na deze geruime verloop van tijd inmiddels precies als zodanig. De locatie oogt rommelig vanuit de weg en overige omgeving bezien en heeft door de zichtbaarheid en omvang een negatieve impact op het landschap. De loods is niet in lijn gesitueerd met de aangrenzende woonhuizen, maar verder naar achteren op het overwoekerde terrein geplaatst. De locatie vormt te meer een dissonant in het lint doordat de bouwvallige loods als storend wordt ervaren. Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit is, als besproken, goed mogelijk; er ligt een bouwplan klaar dat voorziet in kleinschalige en traditionele woningbouw, passend bij het bestaande karakteristieke straatbeeld van de Dorpsstraat.

Omdat de Dorpsstraat 106a is gelegen in de MRA is op deze locatie in beginsel geen kleinschalige woningbouw mogelijk. Deze beperking vloeit voort uit artikel 6.9, eerste lid, van de Omgevingsverordening. Zodoende belet de Omgevingsverordening in principe ook dat de gevraagde omgevingsvergunning kan worden verleend. Uw college kan deze belemmering doortoepassing van haar ontheffingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 13.4 van de verordening opheffen, en zal naar mening van het gemeentebestuur van deze bevoegdheid gebruik moeten maken, waarover het volgende.

5. Bijzondere omstandigheden maken belemmering verlening omgevingsvergunning – en daarmee verwezenlijking gemeentelijk beleid – onevenredig

Ten aanzien van het bouwplan voor de Dorpsstraat 106a doen zich bijzondere omstandigheden voor die ertoe leiden dat bij een totale afweging van alle belangen het onverkort strikt blijven vasthouden aan het bepaalde in artikel 6.9 van de Omgevingsverordening zou leiden tot onevenredig nadeel bij de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid. Deze omstandigheden worden hierna toegelicht.

- **Bouwplan doet recht aan kernkwaliteiten van het landschap**

De Dorpsstraat is eveneens gelegen in het Bijzonder Provinciaal Landschap “Oostzaner- en Ilperveld” en het voorliggende bouwplan doet recht aan de kernkwaliteiten van dit gebied. In het bijzonder gelet op de huidige vervallen toestand van het perceel zal een flinke ruimtelijke kwaliteitsslag worden

gemaakt. Het plan voorziet in het behoud én versterking van *i) de openheid en ruimtebeleving, ii) de aardkundige en landschappelijke karakteristiek; en; iii) de ruimtelijke dragers* en doet daarmee recht aan de kernkwaliteiten van het landschap, waarover het volgende.

i) Openheid en ruimtebeleving wordt versterkt

Het veenpolderlandschap heeft een open karakter; de waarde van de openheid wordt bepaald door de doorlopende open ruime en de vergezichten die hierdoor mogelijk zijn. Ruimtelijke ontwikkelingen in het open landschap die leiden tot verdichting of verrommeling kunnen deze kernkwaliteit aantasten, evenals ontwikkelingen die leiden tot een hoge mate van verdichting in de linten. Hiervan is geen sprake, integendeel: Het bouwplan vindt inpassing in het bestaande bebouwingslint en voorziet vanwege de situering en (beperkte) omvang van de beoogde bebouwing in een verbetering van de openheid en ruimtebeleving. Omwille van een betere inpassing in de bestaande voorgevelrooilijnen van het lint wordt het bouwwerk, als besproken, een aantal meters naar voren geplaatst. Daarnaast wordt deze aan de westelijke zijde van het perceel gerealiseerd ten gunste van de open ruimte en vergezichten naar de daarachter gelegen veenweidepolders. Daarbij neemt de bebouwing in oppervlakte af ten opzichte van de huidige situatie en wordt het erf, als besproken, ingericht met groen zonder opgaande beplanting, zodat de tuin een rustiek karakter krijgt en ook in dat opzicht de ruimtebeleving wordt verbeterd.

ii) Aardkundige en landschappelijke karakteristiek blijft volledig intact

Het landschap kenmerkt zich ter plaatse door een waterrijk veenpolderlandschap met een strookvormig verkavelingspatroon. Op een aantal plekken is het gebied dooraderd met brede, grillige, natuurlijke veenwaterlopen. Met het voorliggende in omvang beperkte bouwplan zal dit karakteristieke verkavelingspatroon van de veenweidepolders volledig intact blijven en is dan ook geen sprake van het dempen of wijzigen van de waterloop. Bovendien is een oeveraanpassing niet nodig; de bermen, sloot en het bruggetje blijven behouden.

iii) Ruimtelijke dragers worden versterkt

De belangrijkste ruimtelijke dragers van het landschappelijk gebied zijn de zeer langgerekte bebouwingslinten die de openheid van het gebied doorsnijden. De aan elkaar gegroeide bebouwingslinten bestaan uit één rij van individuele erven in een onregelmatig ritme aan beide kanten langs de weg, zo ook de Dorpsstraat. Omdat de bebouwing met het beoogde bouwplan bewust kleinschalig blijft en aan de westzijde van het perceel wordt gepositioneerd, blijven de zichtlijnen naar het achterliggende landschap als gezegd intact. Er zal geen opgaande beplanting worden aangebracht. Daarmee sluit deze bebouwing aan bij het bestaande bebouwingslint.

Karakteristieke houten woningen en stolpwoningen zijn onderdeel van de ontstaansgeschiedenis van het landschap van Jisp. In dat licht is bewust gekozen om de bestaande vervallen agrarische bebouwing te vervangen door een karakteristieke stolpwoning. De stolp wordt in traditionele architectuur uitgevoerd, hetgeen uiting geeft aan de kenmerkende stolpenstructuur van de omgeving. Het bouwplan zorgt zodoende ook in dat opzicht voor een ruimtelijke verbetering, passend bij het bestaande bebouwingslint met overwegend woonfuncties.

- **Bouwplan doet bovendien recht aan gemeentelijke én provinciale ambitie**

Als besproken, heeft de uitvoering van de Notitie uitgewezen dat ruimtelijke inpassing van woningbouwprojecten in (MRA) landelijk gebied goed mogelijk is. Niet alleen de gemeente, maar ook uw provincie heeft de ambitie dit maatwerk voort te zetten. Voorliggend bouwplan doet recht aan de gemeentelijke én provinciale ambitie om ruimte te blijven zoeken voor verantwoorde verdichting van het lint met behoud van de kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie. In dezen wordt dus niet alleen de uitvoering van het gemeentelijk beleid door de (instructie)regels in de

Omgevingsverordening belet. Het onverkort strikt blijven vasthouden aan deze regels zou immers evenzeer de eigen provinciale ambities doorkruisen.

- **Geen sprake van reële alternatieven**

Duidelijk is dat de agrarische bedrijfsvoering op het perceel alveertig jaren geleden is opgehouden te bestaan. Het is uitgesloten dat ter plaatse opnieuw een agrarisch bedrijf kan worden uitgeoefend en de loods nog opnieuw als zodanig in gebruik genomen wordt. Bij het bouwkavel behoren geen agrarische gronden en daarbij wordt het perceel omgeven door hoofzakelijk woonfuncties. Het enkele gebruik van het perceel als weidekavel zou investeringen vergen die niet van de eigenaren mogen worden verwacht, zeker nu daar geen opbrengsten tegenover staan. Het is bovenal ongewenst de vervallen loods en het overwoekerde terrein in stand te laten, terwijl een ruimtelijke kwaliteitsslag mogelijk is – mits daarvoor omgevingsvergunning wordt verleend.

Het realiseren van de beoogde stolpwoning is kort en goed de enige reële optie voor herontwikkeling op deze locatie. Daarbij is uiteraard bepalend dat het plan een duidelijke verbetering realiseert voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint, waarbij het de kernkwaliteiten van het landschap – als besproken – ten goede komt. De lintbebouwing aan de Dorpsstraat bestaat overwegend uit woningen en daarmee past deze ontwikkeling binnen het straatbeeld; het plan voegt daaraan een karakteristieke, bescheiden stolpwoning toe.

6. Conclusie

Voorliggend bouwplan realiseert een duidelijke verbetering voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het dorpslint, waarmee de bestaande ruimtelijk ongewenste situatie na lange tijd eindelijk wordt opgeheven. De gemeente wil om deze redenen heel graag medewerking verlenen aan de beoogde ontwikkeling. Ten behoeve van het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning verzoeken wij uw college daarom ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 13.4 van de Omgevingsverordening, zodat vanuit een oogpunt van leefbaarheid maatwerk wordt geboden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Wormerland,

de secretaris	de burgemeester
E. van der Linden	A.J. Michel - de Jong

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en wethouders van de gemeente Wormerland
Postbus 20
1530AA WORMER

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M. Vos

BEL/RO

Telefoonnummer +31650409267

Martin.Vos@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 APR. 2025

Kenmerk

2394756/2394758

Uw kenmerk

Betreft: Positieve weigering aanvraag ontheffing voor de bouw van twee woningen op de locatie Dorpsstraat 106a te Jisp, gemeente Wormerland

Geacht college,

In uw brief van 16 april 2024 vraagt u ons ontheffing te verlenen van het bouwverbod in MRA landelijk gebied op grond van de Omgevingsverordening NH2020. De gevraagde ontheffing is ten behoeve van een aanvraag omgevingsvergunning voor vervanging van een agrarisch gebouw door een karakteristieke stolp waarin twee woningen worden gerealiseerd op de locatie Dorpsstraat 106a te Jisp. Het bouwplan was in strijd met het bouwverbod in MRA landelijk gebied.

Besluit

Wij hebben besloten de door u gevraagde ontheffing te weigeren omdat de bouw van de gevraagde woning binnen de regels van de OV NH2022 past. Hieronder lichten wij dit besluit toe.

Toelichting

Uw aanvraag moet (positief) worden geweigerd. De aanvraag voor het initiatief is in november 2020 ingediend bij de gemeente. Het bouwplan was in strijd met Artikel 6.9 *MRA landelijk gebied* van de OV NH2020, in de praktijk aangeduid als het bouwverbod MRA landelijk gebied[1].

Inmiddels is de Omgevingsverordening NH2022 in werking. Op 1 januari jl. is het daarin opgenomen bouwverbod in MRA landelijk gebied komen te vervallen. Op grond van artikel 12.1 van deze verordening is

[1] Art 6.9 lid 1 OV NH2020:
'Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied MRA landelijk gebied niet voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.'

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

voor lopende procedures het oude recht van toepassing als voor de inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag om een besluit is ingediend. Op dit overgangsrecht is in artikel 12.7 een uitzondering geformuleerd voor wonen in landelijk gebied. Dit betekent dat artikel 6.18a onmiddellijke werking heeft en dat het initiatief waarvoor ontheffing is gevraagd niet strijdig is met de vigerende omgevingsverordening. Er is dus geen ontheffing nodig omdat het initiatief binnen de regels van de Omgevingsverordening NH2022 past. De aanvraag moet om die reden worden afgewezen. Een dergelijk besluit wordt een positieve weigering genoemd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Rechtsmiddelen
Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Wij verzoeken u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent. Ook kunt u voor meer informatie de provinciale website bezoeken: www.noord-holland.nl. Daar kunt u ook uw bezwaarschrift digitaal indienen door gebruik te maken van de daarvoor bestemde formulieren via loket onder bezwaar, meldingen en klachten. U kunt uw bezwaarschrift niet per e-mail indienen.

Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en medewerkers die namens het college van Gedeputeerde Staten deelnemen. Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan.

Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend. Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u bij een spoedeisend belang een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18428
Extern Zaak ID	2401028
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	10.g
Titel	Ruimte: Stand van zaken rondom Ruimtelijke Arrangement (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

De provincie werkt samen met het Rijk aan de ruimtelijke ordening via de Nota Ruimte en de Omgevingsvisie. Dat gebeurt onder andere door afspraken te maken in een Ruimtelijk Arrangement. Een eerste concept van het Ruimtelijk Arrangement is nu gereed. GS informeren PS hierover met een brief.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

H.S. van der Pijl

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144368

pijlh@noord-holland.nl

Verzenddatum

24 APR. 2025

Kenmerk

2401028/2401033

Uw kenmerk

Betreft: Stand van zaken rondom Ruimtelijk Arrangement

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de concept-afspraken die wij willen maken met het Ministerie van VRO. Het ministerie van VRO is de penvoerder namens het Rijk. De afspraken worden vastgelegd in het Ruimtelijk Arrangement.

Inleiding

Op 12 december 2022 heeft het Rijk de ruimtelijke opgaven, in de vorm van een startpakket, aan iedere provincie voorgelegd om de nationale ruimtelijke doelen in te passen en te combineren met de lokale doelen en ambities op het gebied van ruimte.

Als antwoord hierop hebben Gedeputeerde Staten op 2 juli 2024 en Provinciale Staten op 30 september 2024 het Ruimtelijk Voorstel als inhoudelijk startpunt van de actualisatie van de Omgevingsvisie vastgesteld. In het Ruimtelijk Voorstel worden 28 vragen aan het Rijk gesteld. Deze vragen vormen de basis voor de afspraken in het Ruimtelijk Arrangement met het Rijk.

We informeren u hierbij over de opzet van het Ruimtelijk Arrangement en de laatste stand van zaken hierin.

Wat is het Ruimtelijk Arrangement?

De reikwijdte en werking van het Ruimtelijk Arrangement wordt beschreven in de notitie "productbeeld en proces ruimtelijke arrangement" (bijlage 1).

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 het kort is het doel van het ruimtelijk arrangement om vanuit nationaal (nationale programma's en NOVI/Nota Ruimte) en provinciaal (Omgevingsvisie) perspectief ruimtelijk beleid onderling af te stemmen en zo bij te dragen aan de uitvoering van opgaven.

Het Ruimtelijk Arrangement heeft een agenderend karakter. De afspraken zijn onder te verdelen in 3 typen afspraken, te weten:

1. Afspraken over te agenderen keuzes tot en met 2030
2. Uitvoeringsafspraken
3. Afspraken over vervolgonderzoeken

Het Ruimtelijk Arrangement valt onder de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. De basis voor het Ruimtelijk Arrangement is gelegd in het Ruimtelijk Voorstel, wat door uw Staten als inhoudelijk startpunt van de actualisatie van de Omgevingsvisie op 30 september 2024 is vastgesteld.
Voor de uiteindelijke besluitvorming over zaken zoals aanpassing van de Omgevingsvisie of regels in de Omgevingsverordening en een inzet van financiële middelen ligt het mandaat bij uw Staten.

Het Ruimtelijk Arrangement is daarmee een set aan wederkerige bestuurlijke afspraken tussen Rijk en Gedeputeerde Staten over de ruimtelijke vertaling van nationale en regionale maatschappelijke opgaven in een provincie.
Het Ruimtelijk Arrangement kent een cyclisch karakter en komt elk jaar terug op het Bestuurlijk overleg leefomgeving (BOL). In dit cyclisch proces kunnen de Ruimtelijke Arrangementen worden geactualiseerd.

Het proces tot nu toe

Het Ruimtelijk Arrangement is nieuw. De eerste generatie van ruimtelijke arrangementen is bijzonder, omdat deze samenvallen met het opstellen van de ontwerp Nota Ruimte. De eerste arrangementen zijn daardoor een gedeelde bestuurlijke agenda, die zowel bijdraagt aan de doorwerking van de nationale keuzes en Rijkskaders in provinciale en regionale agenda's als ook agenderend is richting de Nota Ruimte.

De inhoudelijke afspraken tussen de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben zich gevormd vanuit het Ruimtelijk Voorstel. Gaandeweg zijn er drie lijnen waarlangs de samenwerking met het Rijk verloopt:

1. Een aantal vraagstukken zijn landelijke vraagstukken. Denk daarbij aan thema's als zoetwaterbeschikbaarheid, energietransitie, landbouw, woningbouw en economie. Deze vraagstukken hebben invloed op de keuzes rondom bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en andere

randvoorwaarden. De onderwerpen worden ondersteund en behandeld via het IPO. Er moet nog besloten worden hoe we afspraken hierover met het Rijk gaan vastleggen.

2. Een aantal vraagstukken betreft meerdere provincies. Deze afspraken komen dan ook terug in elk van de Ruimtelijke Arrangementen. Dit zijn bijvoorbeeld voor Noord-Holland vraagstukken rondom veenweide (met 6 andere provincies) of de Hollandse Waterlinie (met 3 andere provincies).
3. Provinciespecifieke vraagstukken richten zich specifiek op de vraagstukken in Noord-Holland. Omdat al veel keuzevraagstukken concreet worden opgepakt in de 4 NOVEX-gebieden in Noord-Holland, zijn de afspraken in het Ruimtelijk Arrangement meer gericht op verkennende onderwerpen of thematische vraagstukken als economie van de toekomst of gezonde leefomgeving.

Op 20 maart jl. heeft het project Regie op de Ruimte een bijeenkomst voor PS leden georganiseerd, waarbij vragen konden worden gesteld over de werking en het proces van het Ruimtelijk Arrangement. Op dat moment waren de te maken afspraken nog onvoldoende uitgewerkt om die inhoudelijk al voor te leggen aan de aanwezige Statenleden. Begin april 2025 zijn de eerste afspraken voorgelegd aan de ambtelijke opdrachtgevers. Op 15 april 2025 hebben wij in een themaberaad gesproken over de onderwerpen die in het Ruimtelijk Arrangement staan. In dat gesprek kwam het volgende naar voren:

- De samenwerking met het Rijk zien wij als positief, het Ruimtelijk Arrangement kan daar een verdere bijdrage aan leveren;
- We zien de potentiële meerwaarde van het Ruimtelijk Arrangement. Die zit in de integrale aanpak van een ruimtelijk vraagstuk en de wederkerigheid in de afspraken. We werken samen aan een oplossing;
- Sectorale beleidsuitgangspunten horen vanuit dat oogpunt niet in het Ruimtelijk Arrangement;
- Rijk en provincie gaan een bestuurlijke overeenkomst aan met de ondertekening van het Ruimtelijke Arrangement. Dit doen we niet zomaar. De onderwerpen moeten daarmee de ruimtelijke dilemma's inzichtelijk maken en leiden tot wederkerige bestuurlijke keuzes. Als Noord-Holland hebben we 27% tekort aan ruimte voor alle opgaven. Niet alles kan overal;
- De huidige onderwerpen in het laatste concept van Ruimtelijk Arrangement vinden wij onvoldoende uitgewerkt om dit te ondertekenen.
    - Wij missen de concreetheid in de afspraken en in het resultaat dat we willen bereiken of het doel dat we nastreven.

- Ook missen we de sturing op de set van onderwerpen. Welke zijn urgent en worden als eerste opgepakt? Wanneer en waar moeten de uiteindelijke afspraken dan landen?

De huidige versie van het Ruimtelijk Arrangement voldoet in onze ogen hier nog niet aan. Daar wordt aan gewerkt. Wij informeren u nu dan ook alleen over de benoemde onderwerpen van het Ruimtelijk Arrangement. In aanloop naar het BOL gaan we ook met onze partners in gesprek. We willen de Staten ook graag horen. Daarvoor kunt u deze brief overzetten van de C-agenda naar de B-agenda.

Tot slot

Ondertekening van het Ruimtelijk Arrangement is voorzien op 3 juni 2025 door de Minister van VRO en de Gedeputeerde Ruimte tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL). De uitkomsten van het BOL, inclusief het Ruimtelijk Arrangement, worden daarna met u gedeeld.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
J. Olthof

2 bijlage(n)

1 productbeeld Ruimtelijk Arrangement

2 concept onderwerpen Ruimtelijk Arrangement

Bijlage 1 bij 2401028/2401033

Bijlage 1: Notitie Productbeeld en proces Ruimtelijk Arrangement

NOTITIE PRODUCTBEELD en PROCES RUIMTELIJK ARRANGEMENT

Definitief

1. Inleiding

Deze notitie geeft een beschrijving van het ruimtelijk arrangement: wat is het, hoe functioneert het, en hoe zien het proces van totstandkoming en het cyclisch proces van monitoring en aanpassing van het ruimtelijk arrangement eruit? Het ruimtelijk arrangement volgt uit het startpakket, het ruimtelijk voorstel en de hierover gevoerde dialoog tussen Rijk en provincies en is bedoeld om omgevingsbeleid van de Nationale Omgevingsvisie/Nota Ruimte en de Provinciale Omgevingsvisies met elkaar in overeenstemming te brengen.

In de kern betreft het ruimtelijk arrangement daarmee een set van bestuurlijke afspraken om het nationaal en provinciaal omgevingsbeleid onderling af te stemmen. Zo wordt er gebouwd aan een gezamenlijke agenda op ruimtelijke ordening om bij te dragen aan de realisatie van ruimtelijke opgaven in elke provincie.

Dat is nodig omdat steeds vaker sprake is van complexe en schurende ruimtelijke opgaven en de schaarse ruimte eerlijk moet worden verdeeld. Binnen provincies vallen nationale en regionale opgaven samen. Denk aan de woningbouwopgave, de energietransitie, de landbouw en het belang van een gezonde en veilige leefomgeving. Dit vraagt om afstemming. Rijk en provincies staan samen aan de lat om de regie op de ruimte vorm te geven op nationaal en provinciaal niveau. Zo dragen we gezamenlijk bij aan de ontwikkeling van de toekomstige fysieke leefomgeving in Nederland.

In deze notitie wordt ook stilgestaan bij de hoofdlijnen van het proces van totstandkoming van de eerste ruimtelijke arrangementen, het cyclisch proces dat nodig is voor de afstemming, monitoring en aanpassing van de ruimtelijke arrangementen en de bijbehorende governance.

Deze notitie is tot stand gekomen in een coproductie tussen Rijk en provincies. Dit productbeeld is onderdeel van een gezamenlijk leerproces in de ingezette NOVEX-samenwerking tussen Rijk en provincies en kan later worden verfijnd en aangescherpt.

Deze notitie is als volgt opgebouwd:

1.	Inleiding
2.	Context ruimtelijk arrangement
3.	Ruimtelijk arrangement
4.	Inhoud ruimtelijk arrangement
5.	Procesontwerp totstandkoming ruimtelijk arrangement
6.	Aandachtspunten bij opstellen ruimtelijk arrangement
Bijlage 1.	*Het ruimtelijk arrangement verbeeld en toegevoegde waarde*
Bijlage 2.	*Cyclisch verloop en governance*
Bijlage 3.	*Nadere toelichting fasering afspraken ruimtelijk arrangement*

2. Context ruimtelijk arrangement

2.1. Regeerprogramma

In het Regeerprogramma[1] staat dat het kabinet regie voert op de ruimtelijke ordening, met een coördinerende rol voor de minister van VRO. In gebieden komen verschillende (ruimtelijke) opgaven samen. Daarom is het van belang om gebiedsgericht aan de slag te gaan en aan te sluiten bij de regionale opgaven en kansen. Binnen het programma NOVEX worden ruimtelijke afspraken gemaakt over hoe de opgaven worden opgepakt, via de ruimtelijke arrangementen die worden afgesloten tussen Rijk en provincies en via de uitvoeringsagenda's van de NOVEX-gebieden. Het ruimtelijk arrangement is bedoeld om afspraken te maken over de ruimtelijke vertaling van nationale en regionale maatschappelijke opgaven. Dit onder andere met behoud van ruimtelijke kwaliteit en oog voor een eerlijke verdeling van de schaarse ruimte.

[1] Regeerprogramma (overheid.nl)

De eerste generatie van ruimtelijke arrangementen is bijzonder, omdat deze samenvallen met het opstellen van de ontwerp-Nota Ruimte. De eerste arrangementen zijn daardoor een gedeelde bestuurlijke agenda, die zowel bijdragen aan de doorwerking van de nationale keuzes en Rijkskaders in provinciale en regionale agenda's als ook agenderend richting de Nota Ruimte.

2.2. Programma NOVEX

Met het programma NOVEX is de samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen opnieuw vormgegeven zowel op het vlak van ontwikkeling als van uitvoering van het omgevingsbeleid. De ingezette NOVEX-samenwerking tussen Rijk en provincies wordt door beide partijen als positief ervaren. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)[2] stelt in hun reflectie op de ruimtelijke voorstellen van de provincies dat de ingezette gebiedsgerichte NOVEX-samenwerking gecontinueerd moet worden om tot ruimtelijke inpassing te komen van grote maatschappelijke opgaven. Opgaven die allemaal een beroep doen op de schaarse beschikbare ruimte.

Het programma NOVEX geeft via twee sporen vorm aan de noodzakelijke versnelling, versterking en vernieuwing van Nederland:

1. Het spoor 'Regie Provincies' richt zich op de afstemming van het ruimtelijk beleid tussen Rijk en elke individuele provincie om de regie op de ruimtelijke ordening zo eenduidig mogelijk te maken en de uitvoering van ruimtelijk beleid te bevorderen**.** Het ruimtelijk arrangement dient als middel om die afstemming van het lopende ruimtelijke beleid tussen Rijk en provincies te faciliteren. Voor het proces dat toewerkt naar twaalf ruimtelijke arrangementen vormen het Startpakket[3] van het Rijk, de ruimtelijke voorstellen en het overleg dat hierover gevoerd is, plus de gemaakte afspraken in DO's NOVEX, de DG-gesprekken en de BO's Leefomgeving de basis. Daarbij wordt ook provincie-overstijgend gekeken naar ruimtelijke opgaven, omdat ruimtelijke ontwikkelingen zich niet laten leiden door provinciegrenzen.[4]

2. Het NOVEX-gebiedenspoor hanteert een gebiedsgerichte aanpak in zestien NOVEX-gebieden; daar waar opgaven de provinciegrenzen overschrijden, meervoudige oplossingen nodig zijn en/of het Rijk zelf actief moet puzzelen. In de NOVEX-gebieden voeren Rijk en provincies, regio's, gemeenten en waterschappen gezamenlijk regie op de complex gestapelde fysieke opgaven. Elke NOVEX-gebied heeft zijn eigen governance. Bij het opstellen van ruimtelijke arrangementen vindt – waar relevant - inhoudelijke afstemming met NOVEX-gebieden plaats. Deze gebieden worden dus niet uitgesloten. Zie verder paragraaf 4.3 voor de samenhang van beide sporen.

2.3 Ruimtelijke voorstellen en Provinciale Omgevingsvisies

Eind 2022 heeft het Rijk de ruimtelijke opgaven, in de vorm van een startpakket, aan iedere provincie voorgelegd om de nationale ruimtelijke doelen in te passen en te combineren met de lokale doelen en ambities op het gebied van ruimte. In reactie hierop hebben alle twaalf provincies een ruimtelijk voorstel gemaakt. Deze bevatten (op hoofdlijnen) voorstellen hoe om te gaan met samenhangende en integrale ruimtelijke opgaven. Afspraken hierover landen in het ruimtelijk arrangement; zie verder paragraaf 3. Volledigheidshalve merken we op dat ruimtelijke voorstellen ook agenderend kunnen zijn richting zowel de Nota Ruimte als de nieuw op te stellen provinciale omgevingsvisies.

2.4 Nota Ruimte

Het kabinet voert regie op de ruimtelijke ordening, met een coördinerende rol voor de minister van VRO. De hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid van het Rijk worden op grond van de Omgevingswet opgenomen in de Nota Ruimte. Deze vervangt de huidige Nationale Omgevingsvisie. Daarin wordt een integrale afweging van de inrichting van Nederland op de lange termijn gemaakt voor 2030, 2050 en met een doorkijk naar 2100. De ruimtelijke voorstellen van de provincie en de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden vormen input voor de Nota Ruimte.

---

[2] PBL – zie https://www.pbl.nl/actueel/nieuws/pbl-rijk-en-provincies-moeten-snel-en-vooral-samen-ruimtelijke-keuzes-maken
[3] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-117809c7d6594659ce728aeb36e4c1c501e53382/pdf
[4] Dit in overeenstemming met de motie van de leden Wijnen-Nass en Gabriëls (Tweede Kamer, Vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 36 600 XXII, nr. 44)

De Nota Ruimte bevat de nationale ruimtelijke visie met integrale keuzes voor nu, straks en later. Deze keuzes en hieraan gerelateerde opgaven vormen belangrijke bouwstenen voor het ruimtelijk arrangement. Zo kan op basis van al gemaakte keuzes in samenhang worden afgewogen welke ruimtelijke implicaties er zijn in een provincie. Op basis van deze brede afweging kunnen vervolgens nadere afspraken worden gemaakt in het ruimtelijk arrangement.

Ten tijde van het afsluiten van de eerste generatie ruimtelijke arrangementen werkt het Rijk aan de ontwerp-Nota Ruimte. Het Rijk benut zowel de inhoud van de ruimtelijke voorstellen als de afspraken in de op te stellen ruimtelijke arrangementen bij nationale keuzes in de Nota Ruimte. Dat is mogelijk omdat de processen richting ontwerp-Nota Ruimte en de eerste ruimtelijke arrangementen grotendeels parallel lopen. Zo kunnen Rijk en provincies in (de aanloop naar) het ruimtelijk arrangement afspreken dat punten die provincies belangrijk vinden, worden 'meegenomen' bij de door het Rijk te maken afwegingen. Een goede inhoudelijke afstemming tussen beide processen is dus belangrijk. Met onder andere de werksessies Nota Ruimte & Ruimtelijk Arrangement geven we hieraan invulling.

Het ruimtelijk arrangement kan in beginsel niet vooruitlopen op de ontwerp-Nota Ruimte. Die bevat immers nieuw beleid en moet daarom voldoen aan de waarborgen die horen bij nieuw beleid (zoals participatie, rol voor de Tweede Kamer). Wel kunnen vooruitlopend op de Nota Ruimte structurerende keuzes worden gemaakt, indien deze passen binnen de kaders van de NOVI c.q. voorontwerp-Nota Ruimte of indien sprake is van een te nemen 'wezenlijk besluit' (zoals Defensie). Deze keuzes worden wel altijd integraal genomen en kunnen daarom vervolgens 'landen' in de nieuwe Nota Ruimte (en de POVI). Als de gewenste afspraken - anders dan in geval van een 'wezenlijk besluit' - nog niet passen binnen de kaders, dan dient eerst de Nota Ruimte te worden afgewacht. En in algemene zin wordt - zoals hiervoor aangegeven - de inhoud van ruimtelijke arrangementen benut bij (accenten in) nationale keuzes. Na vaststelling van de Nota Ruimte levert zij als ruimtelijk beleidskader bouwstenen voor de daaropvolgende ruimtelijke arrangementen binnen een cyclisch proces.

3. Ruimtelijk arrangement

3.1. Doel en Definitie

Doel van het ruimtelijk arrangement is om vanuit nationaal (nationale programma's en NOVI/Nota Ruimte) en provinciaal (POVI) perspectief ruimtelijk beleid onderling af te stemmen en zo bij te dragen aan de uitvoering van opgaven in een provincie.

Dit zorgt voor een eerlijke en goede verdeling van ruimte, rekening houdend met een diversiteit aan belangen, zoals kosten en baten, duurzaamheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en gebaseerd op drie leidende ruimtelijke principes:

1. *Recht doen aan volgende generaties: niet afwentelen*
   Goed vooroudерschap is belangrijk. We schuiven problemen niet af naar elders of naar toekomstige generaties en we streven naar een eerlijke verdeling van de lusten en lasten.

2. *Recht doen aan schaarste: meervoudig ruimtegebruik*
   Ruimte is schaars en waardevol. Daarom zoeken we waar het kan naar mogelijkheden voor slimme functiecombinaties en naar efficiënt ruimtegebruik met behoud van ruimtelijke kwaliteit.

3. *Recht doen aan eigenheid: gebiedskenmerken centraal*
   We beschermen en benutten wat er is en ontwikkelen nieuwe, onderscheidende ruimtelijke kwaliteit. We werken aan lokaal passende oplossingen.

3.2 Wat is het ruimtelijk arrangement

Het ruimtelijk arrangement is een set van wederkerige bestuurlijke afspraken tussen Rijk en provincies, gericht op een langjarig inhoudelijk commitment op afspraak en koers. Dit aan de hand van drie typen afspraken, zoals benoemd in het startpakket (zie verder 4.1).

De afspraken hebben betrekking op de ruimtelijke vertaling van nationale en regionale maatschappelijke opgaven en de ordening en inpassing hiervan. Uit deze afwegingen worden afhankelijkheden en consequenties van ruimtelijke keuzes en opgaven in een gebied inzichtelijk. Want niet alles kan overal en tegelijkertijd. De input voor de te maken afspraken in de eerste generatie van het ruimtelijk arrangement vormen de inhoud van de ruimtelijke voorstellen en omgevingsvisies van provincies, de Rijks brede reactie op de ruimtelijke voorstellen, de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden, de (totstandkoming van de) nieuwe Nota Ruimte en de (nationale) beleidsprogramma's van het Rijk. Zie verder paragaaf 4. Daarbij wordt ook gekeken naar provincie-overstijgende opgaven bij de ruimtelijke vertaling van nationale opgaven, omdat ruimtelijke ontwikkelingen zich niet laten leiden door provinciegrenzen.[5] Hiermee wordt tevens recht gedaan aan het principe "niet afwentelen naar elders."

Het ruimtelijk arrangement is dus bedoeld voor de ruimtelijke samenhang tussen alle ruimtelijke opgaven en keuzes waar Rijk en provincie gezamenlijk voor staan en heeft daarmee een integrerend karakter binnen ruimtelijke ordening. Nieuwe ruimtelijke opgaven kunnen ontstaan, wat kan leiden tot nieuwe nationale programma's. Een belangrijk deel van de afspraken over deze opgaven zullen ergens anders gemaakt worden, bijvoorbeeld in een NOVEX-gebied of via een nationaal beleidsprogramma. Dit voorkomt onnodige parallelle besluitvorming. Bestaande afspraken worden in beginsel gerespecteerd en wijzigen niet door het proces van de ruimtelijke arrangementen. Wel is in het arrangement ruimte om bestaande (sectorale) afspraken tegen het licht te houden, met het oog op het benutten van nieuwe kansen en het maken van integrale afwegingen.

Het ruimtelijk arrangement heeft een agenderend karakter. Dat betekent dat besluitvorming over zaken zoals aanpassing van regelgeving, juridisch instrumentarium en inzet van financiële middelen via de geëigende sectorale structuren van Rijkswege en Provincie verloopt. Dit conform de verantwoordelijkheden van de te onderscheiden overheden in de Omgevingswet.

Agenderend staat hier niet gelijk aan vrijblijvend. De minister van VRO in haar coördinerende regierol binnen ruimtelijke ordening en de provincies in hun wettelijke coördinerende rol staan voor de uitvoering van alle gemaakte afspraken in het ruimtelijk arrangement.

Doel: Het ruimtelijk arrangement heeft tot doel om de ruimtelijke vertaling van maatschappelijke opgaven op nationaal en provinciaal niveau op elkaar af te stemmen. Het bevat een agenda voor doorwerking en uitwerking van de gemaakte afspraken naar zowel Rijks- als provinciaal beleid. Dit voor een eerlijke en goede verdeling van ruimte met oog voor ruimtelijke kwaliteit.

Definitie: Het ruimtelijk arrangement is een set aan wederkerige bestuurlijke afspraken tussen Rijk en provincie over de ruimtelijke vertaling van nationale en regionale maatschappelijke opgaven in een provincie.

4. Inhoud ruimtelijk arrangement

4.1. Type Afspraken

Het ruimtelijk arrangement is een set aan wederkerige bestuurlijke afspraken tussen Rijk en provincie over de ruimtelijke vertaling van nationale en regionale maatschappelijke opgaven in een provincie. Bij het maken van afspraken maken we de consequenties op doelen op nationaal en/of provinciaal niveau inzichtelijk. Waar relevant worden collectieve afspraken gemaakt die voor meerdere of alle provincies van toepassing zijn. Het ruimtelijk arrangement bestaat *minimaal* uit de volgende typen wederkerige bestuurlijke afspraken:[6]

1. Afspraken over te agenderen keuzes tot en met 2030 voor de ontwerp-Nota Ruimte. Daarbij is het – zoals aangegeven – mogelijk bestaande keuzes tegen het licht te houden, met het oog op

[5] Dit in overeenstemming met de motie van de leden Wijnen-Nass en Gabriëls (Tweede Kamer, Vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 36 600 XXII, nr. 44)

[6] Zie brief Provinciaal startpakket fysieke leefomgeving d.d. 12 december 2022.

het benutten van nieuwe kansen en oplossingen. En afspraken over ruimtelijk structurerende keuzes die passen binnen bestaand beleid kunnen wel landen in de Nota Ruimte en POVI.

2. Uitvoeringsafspraken. Uitgangspunt is het gezamenlijke commitment van Rijk en provincie komend vanuit de opgave. Dit met behoud van ieders verantwoordelijkheid. Het gaat dan onder andere om afspraken over het agenderen van eventuele aanpassing van juridisch instrumentarium, verantwoordelijkheden en proces-meekoppelkansen, afspraken over inzicht in afhankelijkheden en consequenties voor haalbaarheid van andere nationale belangen in de desbetreffende provincie. Om tot uitvoering te komen kan het ook nodig zijn om een gezamenlijk beeld te krijgen van benodigde en beschikbare middelen. Aan het ruimtelijk arrangement zelf zijn op dit moment geen middelen verbonden. Eventuele toekenning van budget uit andere Rijksprogramma's vindt plaats op de daarvoor bestemde tafels. Specifieke aandacht vraagt het benutten van geo-data aan de voorkant van het proces, in overeenstemming met de gezamenlijke visie 'Zicht op Nederland'.

3. Afspraken over vervolgonderzoeken. Voor sommige opgaven ligt mogelijk nog te weinig informatie op tafel. In dat geval kunnen afspraken over een vervolgverkenning nodig zijn om de juiste ruimtelijke keuzes op termijn te maken.

De afspraken kunnen vergezeld gaan van kaartbeelden ter illustratie en visualisatie van de (stapeling van) opgaven en ruimtelijke keuzes. Deze illustraties dragen bij aan data-gedreven werken binnen de ruimtelijke ordening.

Het Rijk en provincies zien het ruimtelijk arrangement als groeimodel waarbij de ruimtelijke opgaven steeds concreter zullen worden. Dit betekent tevens dat de ruimtelijke arrangementen op termijn uitgebreid kunnen worden om de effectiviteit te vergroten.

4.2. Nieuwe en bestaande afspraken

Het ruimtelijk arrangement heeft tot doel om nationaal en provinciaal ruimtelijk beleid op elkaar af te stemmen. De ruimtelijke vertalingen van maatschappelijke opgaven die vragen om een integrale afweging van Rijk en provincies komen daarom in aanmerking voor afspraken in het ruimtelijk arrangement. Bestaande afspraken worden in beginsel gerespecteerd en wijzigen niet door het proces van ruimtelijke arrangementen, tenzij sprake is van nieuwe kansen en oplossingen. Dat geldt zowel voor al gemaakte provinciale afspraken als voor nationale beleidsprogramma's en NOVEX-gebieden (zie ook 4.3).

Voor sommige vraagstukken is het formuleren en maken van een concrete keuze al mogelijk. Voor veel vraagstukken kan, bij provincies, het Rijk of beiden, eerst onderzoek nodig zijn met betrekking tot de probleemstelling of als het vraagstuk al verder is, tot het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen. Dat zal vooral ook het geval zijn bij het komend ruimtelijk arrangement, het eerste in het cyclische proces.

Op het moment dat er daadwerkelijk onderzoek nodig is, dan zijn er grofweg 3 fases te onderscheiden alvorens duidelijk is welke input met een ruimtelijk arrangement meegeven wordt voor een omgevingsvisie van Rijk en/of provincie, een sectoraal (Rijks)programma of gebiedsaanpak. In andere gevallen kan het zijn dat we direct overgaan tot het maken van concrete afspraken op inhoud, proces en randvoorwaarden. In bijlage 3 volgt een meer gedetailleerde omschrijving van deze fasering.

4.3. Samenhang met NOVEX-gebieden

In de NOVEX-gebieden komen veel ruimtelijke opgaven samen. Daar werken Rijk, Provincie, Regio en Waterschappen samen aan ontwikkelperspectieven en uitvoeringsagenda's en streven zij ernaar hun eigenstandige besluitvorming zoveel mogelijk af te stemmen. Rijk en provincies hebben en houden daarin (net als gemeenten en waterschappen) ieder hun eigen bevoegdheden zoals die voorvloeien uit de Omgevingswet.

Met de arrangementen streven Rijk en regio ernaar hun eigen ruimtelijk beleid in de Nota Ruimte en in de POVI's af te stemmen met de ontwikkelperspectieven en uitvoeringsagenda's in NOVEX-

gebieden. Waar er tegenstrijdigheden zijn of dreigen, treden Rijk en provincie(s) met elkaar en met het NOVEX-gebied in overleg.

5. Procesontwerp totstandkoming ruimtelijk arrangement

Provincies en Rijk hebben een procesontwerp/planning gemaakt voor de totstandkoming van de eerste twaalf ruimtelijke arrangementen. De eerste generatie van de ruimtelijke arrangementen Rijk – provincies vormt de start van een cyclisch proces van samenwerking tussen het Rijk en de provincies voor ruimtelijke ordening en ontwikkeling. In de tweede helft van 2024 start het vullen van de arrangementen. Dit proces loopt parallel aan de totstandkoming van de ontwerp-Nota Ruimte. Omdat het ruimtelijk arrangement agendeert en wel bestuurlijk maar niet in juridische zin bindt, is dit goed mogelijk. Na de voorbereidende fase (die loopt t/m oktober) en de fase van opstellen (oktober t/m februari) volgt de fase van afstemming (maart t/m mei). Nadat beeldvorming en oordeelsvorming ten aanzien van de ruimtelijke arrangementen hebben plaatsgevonden, volgt de laatste fase om te komen tot besluitvorming (mei-juni). Deze fase wordt afgerond met afstemming en vaststelling van de ruimtelijke arrangementen tijdens de BOL's in – naar verwachting - juni 2025. In december 2024 volgt een meer gedetailleerde omschrijving van het procesontwerp.

6. Uitgangspunten bij opstellen ruimtelijk arrangement

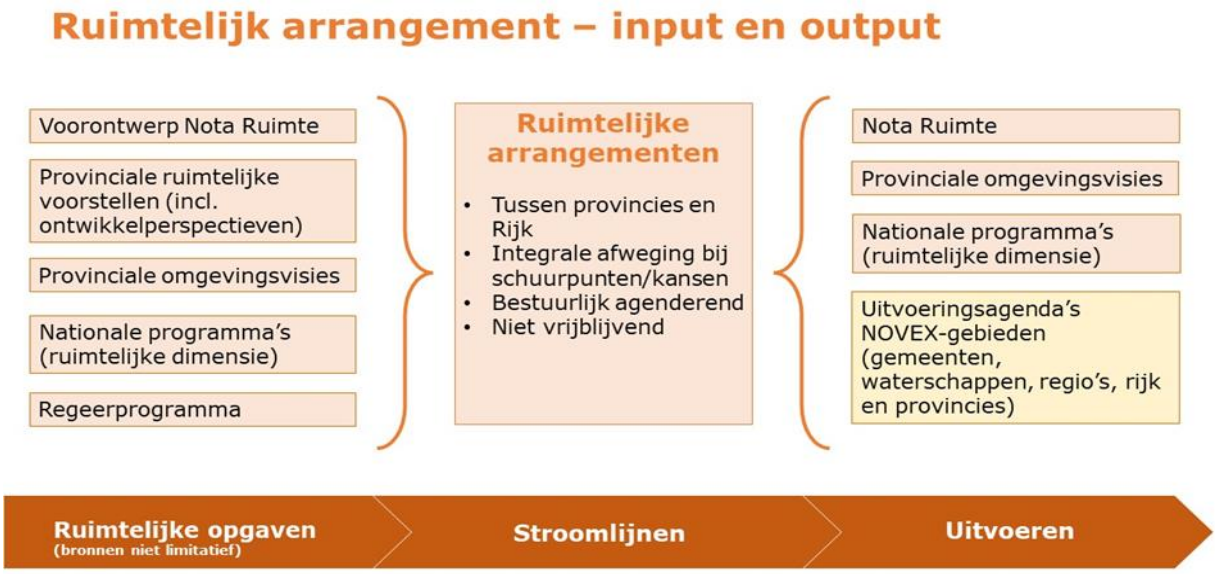
- Het ruimtelijk arrangement heeft geen juridische status en het is geen beleidsdocument onder de omgevingswet. De afspraken zijn echter niet vrijblijvend. Afspraken die we maken in het ruimtelijk arrangement worden nagekomen door het Rijk en provincies. We kunnen elkaar aanspreken op het nakomen van (doorwerking van) afspraken.
- De afspraken in het ruimtelijk arrangement moeten wel passen binnen de taken en bevoegdheden zoals die in de Omgevingswet zijn vastgelegd en beschreven. Afspraken kunnen niet verder reiken dan provincies en Rijk op grond hiervan kunnen waarmaken.
- Ruimtelijke kaarten in het ruimtelijk arrangement kunnen als zodanig geen status hebben. Kaarten zijn ter illustratie en dienen als middel om inhoudelijk tot goede integratie en afwegingen te komen en helder te communiceren over de ruimtelijke ideeën en voorstellen. Het onderling uitwisselen en interpreteren van kaarten tussen het Rijk en provincies is een lerend proces en kan als zodanig bezien worden in de cyclus van totstandkoming eerste ruimtelijke arrangementen, uitvoering, monitoring en herijking van het ruimtelijk arrangement.
- Het doel van het ruimtelijk arrangement is niet om alle sectorale afspraken tussen het Rijk en provincies in het fysieke domein samen te brengen. Het gaat om de ruimtelijke vertaling van maatschappelijke opgaven waarover we wederkerige bestuurlijke afspraken maken. Het ruimtelijk arrangement bevat daarmee afspraken die relevant zijn voor de integrale afweging van keuzes en die ook kunnen worden betrokken bij de vormgeving van het nationaal ruimtelijk beleid in de Nota Ruimte).
- De minister van VRO stemt vanuit de rol als coördinerend minister af met mede-bewindspersonen. Het ruimtelijk arrangement bestaat uit afspraken tussen Rijk en provincie.
- Onderdeel van deze coördinatie is ervoor te zorgen dat zicht is op de samenhang tussen nationale programma's op zaken die raken aan de inhoud van het ruimtelijk arrangement zoals gebiedsgerichte afspraken.
- Zoals gesteld in het advies van het CRa dient ook aandacht te zijn voor en gestuurd te worden vanuit het ministerie van VRO op samenhang met andere ruimtelijk en gebiedsgerichte programma's en hun eigen samenwerkingsgremia, zoals Elke regio telt en het programma Leefbaarheid en Veiligheid. Hieraan wordt inmiddels invulling gegeven.
- De provincies dragen zorg voor afstemming met de medeoverheden in hun grondgebied. Deze partijen ondertekenen niet mee. Het ruimtelijk arrangement kan een passage over deze afstemming bevatten.
- In het cyclisch proces van totstandkoming ruimtelijke arrangementen dient ook rekening te worden gehouden met afstemming met de Provinciale Staten.
- De doorwerking in de POVI is afhankelijk van de cyclus die iedere provincie hanteert voor de actualisatie.
- In dit gezamenlijk proces gaan we oefenen en leren. Afgesproken wordt om jaarlijks een evaluatiemoment te hanteren en waar kan het product ruimtelijk arrangement verder te verbeteren.

Bijlage 1: Het ruimtelijk arrangement verbeeld en toegevoegde waarde

Het ruimtelijk arrangement verbeeld

Het ruimtelijk arrangement is voor de ruimtelijke samenhang tussen alle ruimtelijke opgaven en keuzes waar Rijk en provincie gezamenlijk voor staan en heeft daarmee een integrerend karakter binnen ruimtelijke ordening. Onderstaand figuur beschrijft (van links naar rechts) het doel van het ruimtelijk arrangement:

- Ruimtelijke opgaven (links)**:** Op ruimtelijke opgaven zit ruimte tussen provinciaal en nationaal ruimtelijk beleid; dit hindert uitvoering.
- Stroomlijnen (midden): Afspraken in ruimtelijke arrangementen die provinciaal en nationaal ruimtelijk beleid in lijn brengen, nemen belemmeringen weg.
- Uitvoeren (rechts): zo kan sneller tot uitvoering over worden gegaan.



Toegevoegde waarde ruimtelijk arrangement

Rijk en provincies hebben een gedeeld beeld van de urgentie, van de omvang van opgaven en van noodzaak tot afstemming voor het maken van keuzes op nationaal, provinciaal en lokaal niveau. Bij alle overheden is behoefte aan een bestuurlijke tafel en cyclus (DO NOVEX, DG-overleg en BOL) om de samenhang van ruimtelijke opgaven gezamenlijk in kaart te brengen en tot samenhangende keuzes in beleid te komen. Hierbij moet volgens alle betrokkenen ook scherp worden gekeken naar de consequenties en afhankelijkheden als gevolg van sectorale afspraken tussen Rijk en provincies.

Het PBL en het College van Rijksadviseurs (CRa) bevestigen dit in hun reflecties op de provinciale ruimtelijke voorstellen van begin 2024. Zij roepen op om verder te gaan met de ingezette gebiedsgerichte NOVEX-samenwerking van Rijk en provincies en vaart te maken met het concretiseren van ruimtelijke keuzes. Het ruimtelijk arrangement is voor het PBL het geëigende instrument waarin de brede afweging en agenderende afspraken over ruimtelijke keuzes in gebieden terug kan komen.

Bijlage 2: Cyclisch verloop en governance

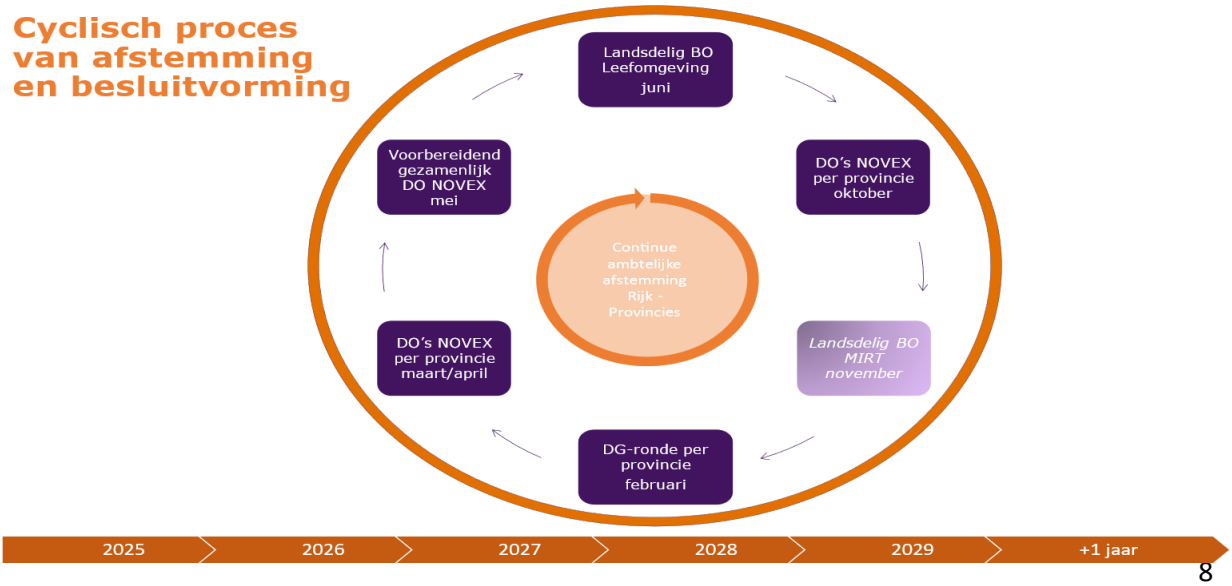
Het ruimtelijk arrangement kent een cyclisch verloop. In een cyclisch proces kunnen de ruimtelijke arrangementen worden geactualiseerd. Een dergelijk proces met een dergelijke adaptieve programmering in de gezamenlijke ruimtelijke agenda kan zo tegemoetkomen aan de noodzaak om in te spelen op nieuwe kansen en ontwikkelingen en rekening te houden met onzekerheden. Met andere woorden, een ruimtelijk arrangement is nooit 'af' en wordt periodiek geactualiseerd.

De afspraken kunnen ook gaan over het op elkaar afstemmen van beleidslijnen of zelfs visies op de toekomst. En ook die zullen landen in de Omgevingsvisies. Als het gaat om gebied specifieke vraagstukken kunnen de gemaakte keuzes leiden tot een gebiedsgerichte aanpak. Daarmee wordt het doel bereikt om ruimtelijk beleid van de rijksoverheid (zoals de Nota Ruimte) en provincies voortdurend op elkaar af te stemmen.

Het eerste ruimtelijke arrangement zal vooral afspraken bevatten over gedeelde beelden, vervolgonderzoeken en analyses. Dit omdat simpelweg nog niet alle inhoudelijke informatie over opgaven en te maken keuzes nu al beschikbaar is. Voor sommige vraagstukken is het beschrijven en nemen van een concrete keuze wellicht nu al mogelijk op basis van de huidige stand van denken van Rijkszijde en provinciaal. Naarmate de cyclus vordert zal het ruimtelijk arrangement naar verwachting meer afspraken bevatten over daadwerkelijk te maken keuzes over inpassing van opgaven in een provincie.

Voorstel is dat de cyclus in de basis bestaat uit de volgende governance: 2 keer paar jaar DO NOVEX per provincie (okt/nov en maart/april), een DG-ronde per provincie (feb) en een Bestuurlijk overleg leefomgeving per landsdeel (jun). Buiten deze governance om kan indien noodzakelijk een extra bestuurlijk overleg tussen provincie(s) en departement(en) worden georganiseerd om bijvoorbeeld provincie-overstijgende vraagstukken te bespreken. In de jaarlijkse Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving vindt monitoring van de afspraken van de ruimtelijke arrangementen plaats, worden afspraken aangepast, afgevoerd en nieuwe afspraken gemaakt. Dat gebeurt als gevolg van voortgang, nieuwe ontwikkelingen, kansen, vraagstukken en inzichten. Voorafgaand aan elke BOL en BO MIRT wordt ter afstemming een plenair DO Rijk-Provincies georganiseerd. We zijn ons bewust dat deze overlegstructuur afhankelijk is van de inhoud die Rijk en provincies samen ambtelijk op de werkvloer produceren. Omdat we in 2025 ruimtelijke arrangementen per provincie sluiten, zullen we nog bezien of een landsdelige opzet van het BOL passend is.

Ten aanzien van de governance hebben we gezamenlijk nog een aantal verduidelijkende stappen te zetten, bijvoorbeeld als het gaat over de precieze relatie met het BO MIRT en de rol van het BAC. Dit werkproces wordt in overleg met Rijk en provincies in december 2024 verder uitgewerkt, met nadrukkelijke aandacht voor sturing, stroomlijning en de efficiënte inzet van beschikbare capaciteit, ook gezien de relevante samenhang met het traject richting de Nota Ruimte. Accounthouders van VRO houden bovendien zicht op de diversiteit aan ruimtelijke overleggen



Bijlage 3: Nadere toelichting fasering afspraken ruimtelijk arrangement

Fase 0: Filter
In deze fase wordt bezien of de te maken afspraken niet al onderdeel zijn van een primair proces, zoals de nationale beleidsprogramma's en passen bij de opgesteld randvoorwaarden, zoals dat afspraken in het ruimtelijk arrangement moeten passen binnen de taken en bevoegdheden zoals die in de Omgevingswet zijn vastgelegd en beschreven. Uiteraard is het mogelijk vraagstukken te agenderen. Afspraken kunnen niet verder reiken dan provincies en Rijk op grond hiervan kunnen waarmaken.

Fase 1: Gedeelde probleemanalyse
In de eerste fase is het doel het verkrijgen van een gezamenlijk, scherp en concreet beeld over het vraagstuk.
In deze fase staan vragen centraal als:
- Wat zijn (hier) opgaven en doelstellingen?
- Welke belangen zijn relevant bij een integrale ruimtelijke afweging?
- Wie zijn de stakeholders?
- Op welke termijn is een besluit nodig om verder te komen?

Deze fase start op basis van een afspraak in het arrangement over het doen van een gezamenlijke probleemanalyse, wie hierbij het voortouw neemt, welke aanpak wordt gekozen (bijvoorbeeld een data-analyse en/of ontwerpend onderzoek), en binnen welke termijn de afspraak gerealiseerd wordt. Na afloop van de probleemanalyse wordt in het BOL de probleemanalyse besproken en overwogen of het vraagstuk doorgezet kan worden naar fase 2 voor het verkennen van de oplossingsrichtingen. Is dat het geval dan volgt een nieuwe afspraak in het ruimtelijke arrangement. Maar het kan ook zijn dat op basis van de probleemanalyse wordt vastgesteld dat dit vraagstuk zich (nog) niet leent voor verdere afspraken in het arrangement. Dan wordt het vraagstuk (tot nader order) afgevoerd.

Fase 2 Verkennen oplossingsrichtingen
In deze tweede fase staan vragen centraal als:
- Wat zijn mogelijke keuzes?
- En wat zijn hiervan gevolgen voor andere opgaven in de fysieke leefomgeving?

Voorafgaand aan deze fase worden op basis van de probleemanalyse afspraken gemaakt over de in beeld te brengen oplossingsrichtingen, de belangen die daarbij betrokken worden en de informatie die op tafel moet liggen om tot een voorkeursrichting te kunnen komen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan informatie rondom ruimtelijke kwaliteit, cultureel erfgoed, water en bodem en milieu. Onderdeel van deze afspraak is op welke wijze deze verkenning tot stand komt, wie wat doet en op welke termijn. Afhankelijk van het karakter van het vraagstuk – generiek of gebiedsspecifiek – richt de verkenning zich op oplossingsrichtingen die aanpassingen van nationaal of provinciaal beleid betreffen (actualisatie NOVI/POVI) en/of die in een sectoraal Rijksprogramma worden opgepakt, dan wel oplossingsrichtingen die een gebiedsgerichte aanpak vragen. Belangrijk is dat in deze fase de uitvoerbaarheid van de voorkeursrichting in beeld wordt gebracht.

Na afloop van deze fase vindt bespreking in het DO NOVEX/DG-ronde plaats om een voorkeursrichting voor (beleids)keuze te bepalen. Met de vastgestelde voorkeursrichting kan het vraagstuk door naar fase 3, waarin uitwerking plaatsvindt van de benodigde aanpassingen in het beleid, dan wel van de gebiedsgerichte aanpak. Bij het doorzetten naar fase 3 volgt een nieuwe afspraak in het ruimtelijke arrangement via het BOL. In het BOL kan ook bepaald worden dat verdere uitwerking (nog) niet plaats zal vinden. In dat geval wordt het vraagstuk (tot nader order) afgevoerd.

Fase 3 uitwerken voorstel (beleids)keuze:
In deze laatste fase van een vraagstuk staat de volgende vraag centraal:

- Welke input voor een beleidskeuze of welke uitwerking voor een gebied geven we mee?

Voorafgaand aan deze fase wordt besloten welke voorkeursrichting ten aanzien van beleid of gebiedsaanpak wordt uitgewerkt. Aan de voorkant wordt meegegeven welke aspecten hierbij moeten worden uitgewerkt.

Na afloop van deze fase vindt bespreking in het BOL plaats en wordt besloten om de uitwerking al dan niet mee te nemen in de actualisaties van omgevingsvisies of in (sectorale) programma's dan wel te implementeren in een gebiedsgerichte aanpak.

Bijlage 2 bij 2401028/2401033

Onderwerpen in het concept “Eerste Ruimtelijk Arrangement Rijk-Provincie Noord-Holland 2025”.

1. **Regio Centraal Holland**: Het gezamenlijke doel (stip op de horizon) is het zorgen voor waterveiligheid, het aanpakken van wateroverlast en het beschikbaar stellen van voldoende (schoon) zoetwater voor vier miljoen mensen in een ruimtelijk-economisch leefbaar gebied, voor nu en later. Dit vraagt om een samenspel tussen technische watersysteemmaatregelen in het (hoofd)watersysteem en maatregelen in de ruimte, bij nieuwe ontwikkelingen én in de bestaande omgeving.
2. **Zoetwaterbeschikbaarheid**: Rijk en provincie zullen gezamenlijk onderzoeken hoe vraag en aanbod van zoetwater te koppelen om inzichtelijk te krijgen wat de effecten daarvan zijn op het gebruik van het gebied (transformatie) en de functies van het gebied (transitie).
3. **Ruimtelijke strategie Veenweide**: Het gezamenlijke doel is om de juiste veenweide strategie te kiezen gegeven de teruglopende hoeveelheden zoetwater beschikbaar voor de aanwezige functies en om de CO2 te kunnen reduceren en daarmee de bodemdaling in de veenweiden af te kunnen remmen. Hiervoor is een combinatie nodig van maatregelen om gebiedseigen water te bergen en vast te houden en maatregelen om gebiedsvreemd water via het (hoofd)watersysteem toe te voeren.
4. **Landbouw- en natuur beleid**: Rijk en provincie erkennen dat er vanwege onduidelijkheid over landbouw- en natuurbeleid het nog niet duidelijk is welke onderwerpen moeten landen in nationaal en provinciaal beleid.
5. **Digitale infra en datacenters**: Rijk en provincie zetten zich in om de huidige positie op het gebied van Innovatie en digitalisering te behouden. De digitale infrastructuur binnen Noord-Holland wordt gezien als belangrijke pijler voor de concurrentiepositie én strategische (digitale) autonomie.
6. **Circulaire economie**: Rijk en provincies vinden het belangrijk om deze transitie op de juiste locaties te faciliteren om zo een gezonde leefomgeving na te streven. Hiervoor onderzoeken zij welke randvoorwaarden en instrumenten hiervoor nodig zijn.
7. **Economie van de Toekomst:** Rijk en provincie willen hiermee richting geven aan de andere te maken ruimtelijke keuzes gegeven een toekomstbestendig economisch verdienmodel. Daarmee meer richting geven aan de gewenste economie van de toekomst en selectief zijn in wat wel en niet. Hierbij rekening houdend met het spanningsveld tussen doorontwikkeling economische motor (industrieclusters/Schiphol, zakelijke dienstverlening), de bereikbaarheid en gezonde leefomgeving in context van stedelijke verdichting. De economische keuzes die in nationaal en internationaal verband gemaakt worden, zijn hierbij van belang.
8. **Woningbouw ambities en randvoorwaarden**: Rijk en provincies willen tot 2030, maar ook richting 2050 zo goed mogelijk invulling te geven aan de reeds afgesproken en de toekomstige woningbouwambities. Daarbij samen te blijven werken aan de invulling van benodigde randvoorwaarden, zoals de financiering van onrendabele toppen, infrastructuur voor energie en bereikbaarheid en stikstofruimte en te blijven werken aan passende oplossingen.
9. **Koppelkansen ruimte voor defensie**: Het gezamenlijke doel van Rijk en regionale partijen is om ervoor te zorgen dat de Nederlandse Defensie over voldoende ruimte beschikt om goed het eigen en het NAVO-grondgebied te kunnen beschermen. Dit in verband met de veranderende veiligheidssituatie in de wereld. Rijk en regio zetten zich in om de ruimtevraag van Defensie evenredig over Nederland in te passen.
10. **Hollandse Waterlinie**: Rijk en provincies gaan samen actief zoeken naar de ruimte voor transitie en ontwikkeling in dit gebied. Hierbij houden we vast aan de Nederlandse

benadering ‘Behoud door ontwikkeling’. Streven is dat de werelderfgoedwaarde behouden blijft voor toekomstige generaties.

11. **Gezonde leefomgeving**: Rijk en provincie erkennen dat er keuzes gemaakt moeten worden voor wat betreft de economie van de toekomst: wat wel en wat niet (meer). Daarnaast erkennen Rijk en provincie dat de kwaliteit van de leefomgeving onder druk staat (in delen van) de provincie Noord-Holland.
12. **Ontwikkel perspectief NHN**: Rijk en provincie erkennen dat het wenselijk is om het Rijk te betrekken bij het bepalen van een integrale ruimtelijke koers voor de toekomst voor Noord-Holland Noord, op basis waarvan scherpe keuzes gemaakt kunnen worden welke nationale als regionale opgaven worden uitgevoerd (en welke niet). Hiervoor zal de provincie, conform de NOVEX-aanpak, aansluitend op het Ontwikkelperspectief NHN een regionale investeringsagenda opstellen.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18397
Extern Zaak ID	2395724
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	10.h
Titel	Ruimte/Energie: Terinzagelegging van het Voornemen en Voortel tot Participatie (V&P) - 380-150 KV station Amsterdam Zuidoost (C-agenda's Ruimte -leidend- 12-05-2025 en Leefomgeving 19-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) gaat een projectprocedure starten voor het nieuwe 380-150 kV station A'dam Zuidoost met een kennisgeving van het Voornemen en Voorstel tot Participatie (V&P). Van 9 mei tot 19 juni 2025 kan eenieder hierop reageren door een reactie in te dienen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

N. Dubbeldam

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235145111

noam.dubbeldam@noord-holland.nl

Verzenddatum

24 APR. 2025

Kenmerk

2395724/2395728

Uw kenmerk

-

Betreft: Ter inzagelegging van het Voornemen & Voorstel tot participatie (V&P) - 380/150 kV station A'dam Zuidoost

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het nog te realiseren 380/150 kV station Amsterdam Zuidoost en de start van de projectprocedure met de kennisgeving van het Voornemen & Voorstel tot Participatie (V&P).

1. Achtergrondinformatie project

Toelichting project

Het project bestaat uit 5 belangrijke onderdelen, namelijk:

- de aanleg van een nieuw 380/150kV station, met een ruimtebeslag van ongeveer 25 hectare (waarvan 5 hectare voor een groene inpassing), tussen de bestaande stations Diemen en Breukelen-Kortrijk;
- een bovengrondse verbinding van het nieuwe 380kV-station naar de bestaande bovengrondse 380kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk. De bovengrondse 380kV-verbinding bestaat uit een mastenrij naar Diemen en een mastenrij naar Breukelen-Kortrijk;
- een ondergrondse verbinding van het nieuwe 150kV-station naar de bestaande bovengrondse 150kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen;
- noodzakelijke (tijdelijke) toegangswegen naar het nieuwe 380/150kV-station;
- landschappelijke inpassing van het nieuwe 380/150kV-station.

Nut/noodzaak

De realisatie van het nieuwe station Amsterdam Zuidoost is nodig, omdat dit gebied nu met netcongestie (file op het elektriciteitsnet) te maken heeft. Dat betekent dat de bestaande energie-infrastructuur in dit gebied niet kan voorzien in de huidige en toekomstige vraag naar elektriciteit. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld nieuwe woningen niet worden aangesloten, of bedrijven niet uitbreiden of verduurzamen. Door de bouw van dit nieuwe station, dat aansluit op de bestaande 380/150kV-verbindingen tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk, kan er straks meer elektriciteit aan Amsterdam Zuidoost en de omliggende regio, waaronder Diemen, De Ronde Venen en Amstelveen worden geleverd, zodat de netcongestie in dit gebied opgelost wordt.

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

Bevoegd gezag en betrokken regiopartijen
Het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) is het bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de te doorlopen projectprocedure (zie bijlage 1). Tennet is de initiatiefnemer. De betrokken regiopartijen zijn: gemeenten Amsterdam, Diemen en De Ronde Venen, de provincies Noord-Holland en Utrecht en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

2. Kennisgeving Voornemen & Voorstel tot Participatie (V&P)

In het V&P staat de nut en noodzaak beschreven van het nieuwe 380/150 kV station. Daarnaast worden er zaken beschreven zoals welke procedurestappen doorlopen zullen worden, de keuze voor het type station en welke zoeklocaties in beeld zijn voor realisatie van het hoogspanningsstation. Tot slot staat er beschreven hoe de omgeving betrokken zal worden bij het project en wanneer de inspraakmomenten zijn. Het V&P is bijgevoegd in bijlage 2 van deze brief.

Het V&P wordt gepubliceerd en in de periode van **9 mei tot 19 juni 2025** kan eenieder hierop reageren door een reactie in te dienen.

Wij zien geen redenen om een reactie in te dienen op het V&P vanwege het zorgvuldige proces tot nu toe. Wij zijn goed betrokken en worden goed meegenomen in de (ruimtelijke) vraagstukken die voorliggen.

3. Toelichting proces

De provincies Noord-Holland en Utrecht, betrokken gemeenten en waterschap zijn ambtelijk en bestuurlijk voorafgaand aan publicatie geïnformeerd door KGG over het Voornemen en Participatieplan. KGG heeft samen met TenneT de genoemde partijen geïnformeerd over nut en noodzaak, het zoekgebied met zoeklocaties voor het station en andere onderdelen van dit project. Tijdens ambtelijke werksessies zijn alle belangrijke onderdelen besproken in een voortraject waarop alle betrokken overheden input konden leveren. Ook hebben er tot op heden drie bestuurlijke overleggen plaatsgevonden waarin alle bestuurders meegenomen zijn in alle doorlopen stappen tot nu toe.

De uitkomsten van het voortraject zijn verwerkt in een voorverkenning (zie bijlage 3). Hierin staat, naast de bovenstaande informatie, het zoekgebied en de overgebleven zoeklocaties voor het station A'dam Zuidoost beschreven. De resultaten uit de voorverkenning zijn verwerkt in het V&P.

Vervolg proces
Na publicatie van het V&P zal KGG samen met Tennet een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opstellen. In de NRD staan de alternatieven (locaties) beschreven die verder onderzocht zullen worden in een Plan-MER (milieueffecten rapportage). Het concept van de NRD zal samen met de reactienota van het V&P gepubliceerd en ter inzage gelegd worden in het 4e kwartaal van 2025. In het 1e kwartaal van 2026 zal de NRD vastgesteld worden.

In het 1e kwartaal van 2027 wordt de ontwerpvoorkeursbeslissing (besluit omtrent de voorkeurslocatie door de ministeries KGG en VRO) samen met de Integrale Effectenanalyse (IEA) gepubliceerd en ter inzage gelegd.

In het 2e kwartaal van 2029 worden het ontwerpprojectbesluit en de ontwerpuitvoeringsbesluiten gepubliceerd en ter inzage gelegd. In het ontwerpprojectbesluit is de ruimtelijke inpassing van het station op de locatie tot op detailniveau uitgewerkt.

In het 4e kwartaal van 2029 zullen het definitieve projectbesluit en de uitvoeringsbesluiten gepubliceerd worden.

In 2034 moet het station gerealiseerd zijn en in gebruik genomen worden.

Alle betrokken overheden worden bij deze processtappen betrokken. U wordt per brief geïnformeerd na elke stap.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen:
1. Achtergrondinformatie
2. Voorverkenning
3. Voornemen & voorstel tot participatie (V&P)

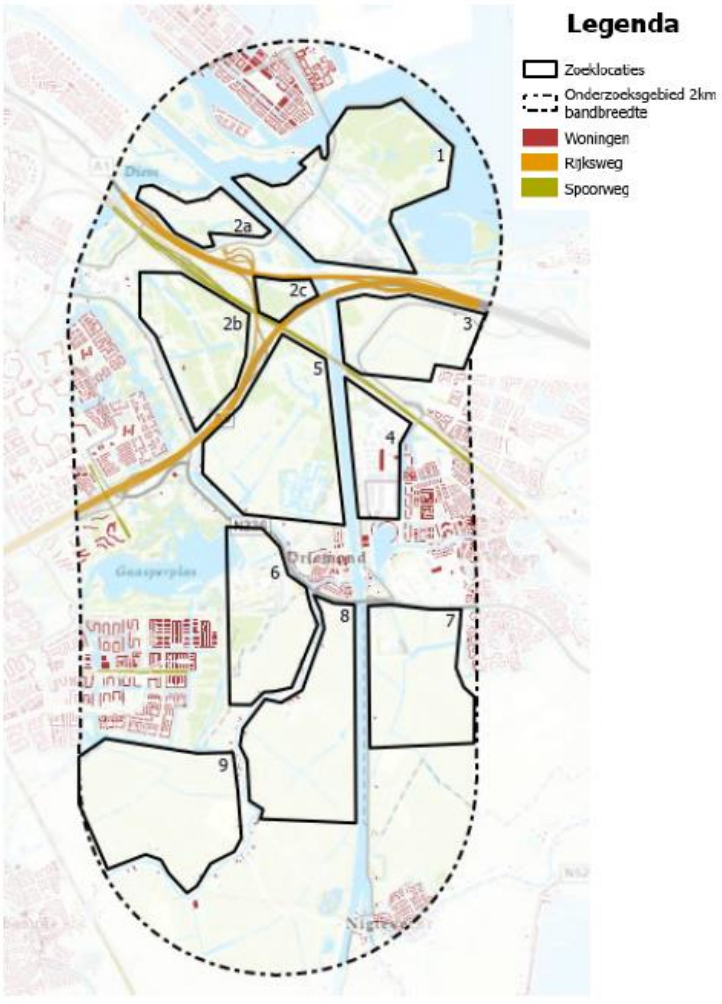
Provincie Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 2395724/2395728

Uitgevoerde voorverkenning

Er is een voorverkenning uitgevoerd voor het station A'dam Zuidoost om te komen tot een gelimiteerd aantal kansrijke zoeklocaties die in de verkenningsfase van de projectprocedure verder worden onderzocht en beoordeeld worden in een alternatievenstudie.

Er is een zoekgebied vastgelegd in de voorverkenning en op basis van een trechteringsproces zijn meerdere zoeklocaties beoordeeld aan de hand van toetsingscriteria. Van de 11 zoeklocaties zijn er uiteindelijk 4 kansrijke zoeklocaties overgebleven, namelijk 5, 6, 7 en 8 (zie figuur 1). Deze zoeklocaties zijn opgenomen in V&P als zoeklocaties a, b, c en d.



Nr.	Benaming zoeklocatie
1	Diemer Vijfhoek/Overdiemen
2a	Overdiemerpolder
2b	Diemerbos
2c	Knooppunt Diemen
3	Bloemendalerpolder
4	Bedrijventerrein Noord
5	Gemeenschapspolder
6	Waternet Amsterdam Zuidoost
7	Aetsveldsepolder Oost
8	Aetsveldsepolder West
9	Broekzijdsche Polder

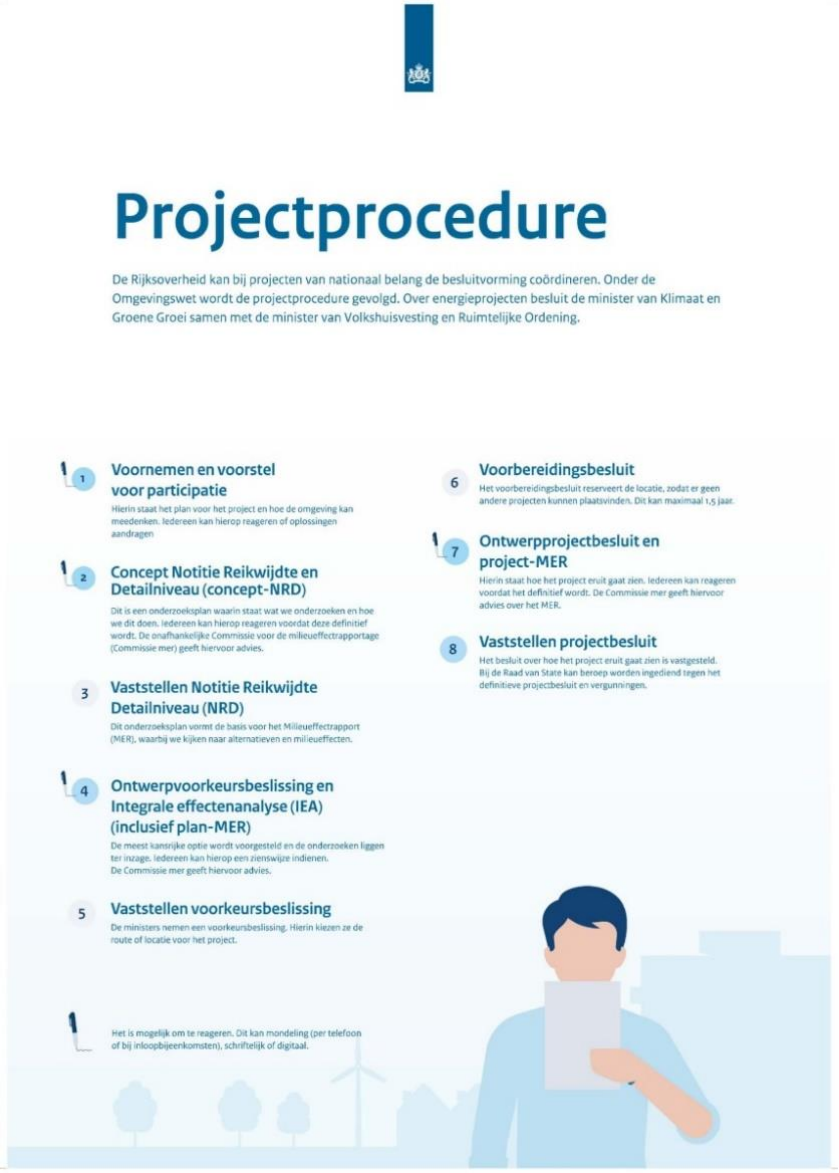
Figuur 1 zoeklocaties voorverkenning

Provincie Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 2395724/2395728

Projectprocedure

Het ministerie KGG is bevoegd gezag en coördineert de te doorlopen stappen van de projectprocedure voor het station A'dam Zuidoost. De te doorlopen stappen (8 totaal) zijn hieronder in figuur 2 weergeven. De allereerste stap is de kennisgeving van het Voornemen en voorstel tot participatie (V&P). De procedure eindigt met een projectbesluit waarbij de ministeries KGG en VRO een besluit nemen over waar het station zal landen en onder welke voorwaarden. In de afweging om te komen tot een besluit zal het nog op te stellen regioadvies vanuit de betrokken regiopartijen meegenomen worden.



Figuur 2 procedurele stappen projectprocedure. Bron: RVO, 01-04-2025, https://www.rvo.nl/onderwerpen/bureau-energieprojecten/projectprocedure



Voornemen en Voorstel voor Participatie

Hoogspanningsstation Amsterdam Zuidoost

Datum: 14-04-2025

Status: Definitief

Ministerie van Klimaat en Groene Groei

TenneT

Inhoudsopgave

Begrippenlijst 3
Inleiding en leeswijzer 4
Deel 1: Voornemen 5
1. Het project 5
1.1 Waarom is het project nodig? 5
1.2 Wat houdt het project in? 6
1.3 Wie zijn er bij het project betrokken? 7
1.4 Uitgangspunten 8
1.5 Voorgeschiedenis 10
1.6 Zoekgebied en zoeklocaties 10
1.7 Projectprocedure 12
1.8 Samenhang met andere projecten TenneT 16
1.9 Overige ontwikkelingen 17
Deel 2: Voorstel voor participatie 19
2. Het voorstel voor participatie 19
2.1 Denkt u met ons mee? 19
2.2 Participatie-activiteiten 21
2.3 Delen van informatie over het project 23
Bijlage 1: Voorverkenning 24
Bijlage 2: Schematische weergave verbindingen 25
Bijlage 3: Uitgangspunten participatie 26

Begrippenlijst

Begrip of afkorting	Betekenis
Air Insulated Switchgear-station (AIS)	Een hoogspanningsstation waarbij met lucht wordt voorkomen dat men met spanning in contact komt. Dat kan bijvoorbeeld door de stroomkabels in de lucht aan masten op te hangen.
Bevoegd gezag	Het bevoegd gezag is de overheidsinstantie die wettelijk bevoegd is bepaalde besluiten te nemen. De minister van Klimaat en Groene Groei (KGG) is, samen met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), bevoegd gezag voor de projectprocedure bij uitbreidingen van het landelijk hoogspanningsnet op een spanningsniveau van 220kV of hoger.
Commissie mer	De Commissie mer adviseert over de inhoud van milieuonderzoeken. Bijvoorbeeld voor milieueffectrapporten of de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De commissie is onafhankelijk.
Gas Insulated Switchgear-station (GIS)	Een hoogspanningsstation waarbij met gas wordt voorkomen dat men met spanning in contact komt. Door het gas kunnen de geleiders dichter bij elkaar staan, waardoor het station kleiner is dan een AIS. De gebruikte gassen in een GIS zijn (bij lekkage) zeer slecht voor het milieu.
Hoogspanningsstation	Een hoogspanningsstation verbindt verschillende delen van het elektriciteitsnet. Het kan de stroom verdelen over verschillende verbindingen en het kan de spanning aanpassen (transformeren).
Kennisgeving	Een kennisgeving is een bekendmaking. Alle belangrijke stappen binnen de projectprocedure worden bekend gemaakt met een kennisgeving. Bijvoorbeeld de publicatie van een nieuw document, zoals dit V&P.
Netcongestie	Netcongestie is het overbelast raken van het elektriciteitsnet door te veel vraag of te veel aanbod van elektriciteit.
Projectprocedure	Om de fysieke leefomgeving te kunnen wijzigen, moet een procedure doorlopen worden. De procedure bij complexe energieprojecten bestaat uit verschillende stappen, namelijk: ▪ de bekendmaking van de plannen en hoe de omgeving wordt betrokken bij het project; ▪ het bekijken van de mogelijkheden, door het uitvoeren van (milieu)onderzoeken; ▪ de keuze voor de meest geschikte oplossing; ▪ het projectbesluit.
Verbinding	De verbinding van het hoogspanningsstation met het bestaande hoogspanningsnetwerk.
Zoekgebied	Het gebied waarbinnen zoeklocaties worden uitgekozen.
Zoeklocatie	Een gebied dat onderzocht wordt als mogelijke locatie voor de realisatie van het hoogspanningsstation.

Inleiding en leeswijzer

Het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG), het bevoegd gezag voor dit project, en de landelijk netbeheerder TenneT, de initiatiefnemer voor dit project, informeren u over het 'voornemen en het voorstel voor participatie' (V&P) voor de realisatie van het 380/150kV-hoogspanningsstation met werknaam Amsterdam Zuidoost (kortweg: station A'dam ZO).

TenneT heeft het ministerie van KGG gevraagd om een projectprocedure te starten voor de bouw van dit station dat in de (toekomstige) elektriciteitsvoorziening voor Amsterdam Zuidoost en de omliggende regio, waaronder Diemen, De Ronde Venen en Amstelveen moet voorzien. De minister van KGG is samen met de minister van VRO het bevoegd gezag voor energieprojecten met een nationaal belang, zoals dit project. Onder de Omgevingswet doorlopen deze projecten de projectprocedure. Als projectminister coördineert de minister van KGG de besluitvorming van het project en is zij verantwoordelijk voor het goed doorlopen van de projectprocedure. De eerste stap in de projectprocedure is de bekendmaking van het V&P.

De realisatie van het nieuwe station is nodig, omdat dit gebied nu met netcongestie (file op het elektriciteitsnet) te maken heeft. Dat betekent dat de bestaande energie-infrastructuur in dit gebied niet kan voorzien in de huidige en toekomstige vraag naar elektriciteit. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld nieuwe woningen niet worden aangesloten, of bedrijven niet uitbreiden of verduurzamen. Door de bouw van dit nieuwe station, dat aansluit op de bestaande 380/150kV-verbindingen tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk, kan er straks meer elektriciteit aan Amsterdam Zuidoost en de omliggende regio, waaronder Diemen, De Ronde Venen en Amstelveen worden geleverd, zodat de netcongestie in dit gebied opgelost wordt.

Het ministerie van KGG vindt het belangrijk dat iedereen kan reageren op en bijdragen aan de plannen voor dit station. Daarom nodigen wij inwoners, bedrijven, instellingen, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen uit om een reactie in te dienen op dit V&P. Dat kan in de periode van 9 mei 2025 tot en met 19 juni 2025. Daarnaast kunt u zich over het project A'dam ZO laten informeren en vragen stellen tijdens drie openbare inloopbijeenkomsten. Deze bijeenkomsten zijn voor iedereen toegankelijk.

- De eerste inloopbijeenkomst vindt plaats op **maandag 19 mei 2025 van 19.00-21.00 uur** in Up Events Amsterdam Golfbaan Weesp (adres: Basisweg 2, 1383 NC te Weesp);
- De tweede inloopbijeenkomst vindt plaatst op **maandag 2 juni 2025 van 19.00-21.00 uur** in De Sprong Abcoude (adres: Geinplein 3, 1391 JN te Abcoude);
- En de derde inloopbijeenkomst vindt plaats op **dinsdag 3 juni 2025 van 19.00-21.00 uur** in Buurthuis Gein (adres: Wisseloord 83, 1107 NB te Amsterdam-Zuidoost).

In hoofdstuk 1 van dit document leest u wat het project A'dam ZO (het voornemen) inhoudt, welke stappen er reeds zijn gezet, welke zoeklocaties op dit moment in beeld zijn en wat de verschillende (vervolg)stappen in de projectprocedure zijn. In hoofdstuk 2 vindt u het voorstel voor participatie. Daarin staat hoe KGG en TenneT van plan zijn om burgers, bedrijven, instellingen, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij het project A'dam ZO te betrekken. In dit hoofdstuk staan ook de manieren waarop u kunt reageren.

Deel 1: Voornemen

1. Het project

In dit hoofdstuk 1 leest u waarom het project station A'dam ZO nodig is, wat het project inhoudt, welke stappen er reeds zijn gezet, welke zoeklocaties op dit moment in beeld zijn en wat de verschillende (vervolg)stappen in de projectprocedure zijn.

1.1 Waarom is het project nodig?

Het realiseren van het station A'dam ZO is nodig om drie belangrijke redenen:

- faciliteren van de toenemende elektriciteitsvraag in Amsterdam Zuidoost en de omliggende regio;
- bijdragen aan het oplossen van netcongestie in Amsterdam Zuidoost en de omliggende regio;
- bijdragen aan de energietransitie in Amsterdam Zuidoost en de omliggende regio.

Faciliteren toenemende elektriciteitsvraag

De regio Amsterdam (inclusief Diemen, De Ronde Venen en Amstelveen) groeit elk jaar met meer dan 10.000 inwoners. Hierdoor neemt de vraag naar elektriciteit in de regio enorm toe. Deze groei wordt voornamelijk veroorzaakt door de bouw van nieuwe aardgasvrije woningen, het verduurzamen van bestaande woningen, gebouwen en bedrijven en de toename van elektrisch vervoer. Naast het stadsdeel Amsterdam-Zuidoost omvat het voorzieningsgebied van het nieuwe station ook aangrenzende delen waaronder Diemen, De Ronde Venen en Amstelveen.

Op basis van congestieonderzoeken voor de provincies Noord-Holland en Utrecht is gebleken dat, door de toenemende elektriciteitsvraag, versterking van het 380kV- en 150kV-net aan de zuidoost kant van Amsterdam noodzakelijk is. Het bestaande 380/150kV-station Diemen heeft geen fysieke ruimte en onvoldoende transportcapaciteit om uit te breiden. Daarom is de realisatie van dit nieuwe station A'dam ZO nodig.

Netcongestie oplossen

Het stroomnet in Nederland zit nagenoeg vol. Door de elektrificatie van huishoudens (warmtepompen, elektrisch koken), vervoer en industrie, gebruiken we steeds meer elektriciteit in Nederland. Tegelijk wekken we steeds meer elektriciteit uit zon en wind op. Het huidige elektriciteitsnet is hier nog niet op berekend. Als we het stroomnet niet structureel uitbreiden, verstopt het elektriciteitsnet nog meer.

Hierdoor kan op piekmomenten (momenten waarop we veel elektriciteit vragen of aanbieden) een file van stroom ontstaan. Dit gebeurt als er niet genoeg capaciteit is om de hoeveelheid elektriciteit tegelijk te vervoeren over het elektriciteitsnet. Er is dan niet voldoende capaciteit beschikbaar voor nieuwe aansluitingen van huizen, voorzieningen en bedrijven. Die komen dan op een wachtlijst. Dit kan grote gevolgen hebben. De bouw van nieuwe woningen en voorzieningen loopt vertraging op en bedrijven kunnen niet uitbreiden, verduurzamen of investeren. Om de congestie op te lossen moet het elektriciteitsnet in Nederland worden uitgebreid. Naast het investeren in de uitbreiding van het hoogspanningsnet, wordt onder andere ingezet op het beter benutten van het bestaande elektriciteitsnet.

Bijdragen aan de energietransitie

Het Klimaatakkoord stelt dat Nederland in 2030 55 procent minder broeikasgassen moet uitstoten vergeleken met 1990. In 2050 wil Nederland klimaatneutraal zijn. Dat wil zeggen dat de uitstoot van broeikasgas in 2050 niet hoger is dan wat er vastgelegd wordt, netto is de uitstoot dus nul. Om dit doel te halen wordt het gebruik van fossiele brandstoffen door

huishoudens en bedrijven geleidelijk afgebouwd en vervangen door duurzame alternatieven. Deze overgang, bekend als de energietransitie, is cruciaal voor het bereiken van de klimaatdoelen. Omdat veel van deze alternatieven uitgaan van elektrificatie, is de uitbreiding van ons elektriciteitsnet één van de belangrijkste noodzakelijke randvoorwaarden richting een duurzame samenleving.

1.2 Wat houdt het project in?

TenneT wil een hoogspanningsstation bouwen dat bestaat uit twee stations, namelijk een 380kV-station en een 150kV-station. Door dit station te bouwen en aan te sluiten op de bestaande 380kV- en 150kV-verbindingen ontstaat er een verbinding tussen en daarmee versterking van het 380kV- en het 150kV-net van TenneT.

Het station heeft een grootte van ongeveer 400 x 500 meter. De totale ruimtevraag voor het station, inclusief veiligheidsmaatregelen, bedraagt zo'n 25 hectare. Het station wordt, in lijn met het beleid van TenneT, gebouwd als een openluchtinstallatie (zie figuur 1). Dit noemen we een AIS-station.

Het 380kV-station wordt bovengronds aangesloten op de bestaande 380kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk. In technische termen heet dit een 'inlussing'. Dit gebeurt via een enkele rij masten die de verbindingen naar Diemen en Breukelen-Kortrijk dragen. Elke mast heeft twee verbindingen en de masten zijn ongeveer 48 tot 55 meter hoog, waarbij qua hoogte wordt aangesloten op de bestaande masten van de bestaande 380kV-verbinding. De masten staan ongeveer 400 meter van elkaar, afhankelijk van de locatie en de bochten in de verbinding. In bijlage 2 kunt u een schematische weergave van deze verbinding vinden.

Het 150kV-station wordt ondergronds aangesloten op de bestaande 150kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk. Dit gebeurt door nabij de bestaande 150kV-verbinding een opstijgpunt (zie figuur 2) te maken, waar de verbinding ondergronds gaat en naar het nieuwe 150kV-station leidt. Als het nieuwe 150kV-station dicht bij de bestaande 150kV-verbinding ligt, is een ondergrondse verbinding mogelijk niet nodig. In bijlage 2 kunt u een schematische weergave van deze verbinding vinden. Het 150kV-station wordt ook ondergronds aangesloten op een aantal nieuwe en bestaande 150kV-stations. Dat zullen in ieder geval de volgende stations zijn:

- Bijlmer-Oost;
- Weesp-Zuid;
- 's Graveland;
- Amstelveen-Zuid.

Het aansluiten van het nieuwe 150kV-station op bovengenoemde 150kV-stations maakt echter geen onderdeel uit van dit project. Wel zal worden gekeken naar de ligging van het nieuw te realiseren station ten opzichte van de aan te sluiten stations.

Samenvattend bestaat het project station A'dam ZO uit de volgende onderdelen:

- de aanleg van een nieuw 380/150kV-station tussen de bestaande stations Diemen en Breukelen-Kortrijk;
- een bovengrondse verbinding van het nieuwe 380kV-station naar de bestaande bovengrondse 380kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk. De bovengrondse 380kV-verbinding bestaat uit een mastenrij naar Diemen en een mastenrij naar Breukelen-Kortrijk;
- een ondergrondse verbinding van het nieuwe 150kV-station naar de bestaande bovengrondse 150kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen;
- noodzakelijke (tijdelijke) toegangswegen naar het nieuwe 380/150kV-station;
- landschappelijke inpassing van het nieuwe 380/150kV-station.



Figuur 1: *afbeelding van een 380/150kV openluchtinstallatie (AIS-station)*



Figuur 2: *afbeelding van een opstijgpunt*

1.3 Wie zijn er bij het project betrokken?

In deze paragraaf zijn de betrokken organisaties en hun rollen en verantwoordelijkheden binnen het project beschreven.

De ministers van KGG en VRO

De minister van Klimaat en Groene Groei (KGG) en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) zijn het bevoegd gezag voor het vaststellen van een projectbesluit voor het uitvoeren van projecten gericht op uitbreiding van het landelijk

hoogspanningsnet op een spanningsniveau van 220kV of hoger. Sinds de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking is getreden, doorlopen deze energie-infrastructuurprojecten de projectprocedure.

Als projectminister coördineert de minister van KGG de besluitvorming van het project. Zij legt, in overeenstemming met de minister van VRO, de definitieve locatie en het ontwerp van het nieuwe station vast in het projectbesluit. Het projectbesluit wordt gezamenlijk met de uitvoeringsbesluiten (benodigde vergunningen en ontheffingen) ter inzage gelegd. In paragraaf 1.7 van dit V&P staan de verschillende stappen in de projectprocedure uitgebreider beschreven.

TenneT
TenneT is als landelijk netbeheerder de initiatiefnemer voor de bouw en realisatie van het station A'dam ZO. Als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet verzorgt TenneT het elektriciteitstransport van grote stroomproducenten van en naar de netten van de regionale netbeheerders. In een enkel geval transporteert TenneT stroom ook naar grote afnemers.

RVO
De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), een uitvoerende dienst van het ministerie van KGG, ondersteunt het ministerie met de vergunningverlening, informatievoorziening en communicatie rondom de projectprocedure.

Decentrale overheden
Het ministerie van KGG en TenneT werken voor dit project nauw samen met de betrokken decentrale overheden: de gemeenten Amsterdam, Diemen en De Ronde Venen, de provincies Noord-Holland en Utrecht en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. De gemeente, provincie en het waterschap binnen wiens gebied het station gepland wordt, kunnen het bevoegd gezag zijn voor het verlenen van bepaalde vergunningen en/of ontheffingen die nodig zijn om het nieuwe station te kunnen realiseren.

Overige partijen
Hoe inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties bij het project worden betrokken, vindt u terug in het voorstel voor participatie (deel 2 van dit V&P).

1.4 Uitgangspunten

Er zijn een aantal uitgangspunten startpunt voor de verkenning naar de locatie voor het nieuwe station A'dam ZO. Voor het nieuwe station gelden de hieronder opgesomde (net)technische en ruimtelijke uitgangspunten.

(Net)technische uitgangspunten:

1. **Het 380kV-station wordt bovengronds aangesloten op de bestaande 380kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk. Het 150kV-station wordt ondergronds aangesloten op de bestaande 150kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen.** Op verschillende punten in het landelijke hoogspanningsnet zijn er knelpunten op het elektriciteitsnet door netcongestie. Op de bestaande stations in de regio Amsterdam, waaronder het hoogspanningsstation Diemen, is onvoldoende ruimte om uit te breiden om deze knelpunten op te lossen. Om te voorkomen dat het elektriciteitsnet in de regio (verder) overbelast raakt, dient er een nieuw hoogspanningsstation te komen. De stationslocatie dient gunstig te liggen ten opzichte van de te voeden 150kV-stations in de regio Amsterdam. Hierdoor worden de hinder tijdens de aanlegfase, de ruimteclaim, de maatschappelijke kosten en de onderhouds- en beheeropgave van TenneT zoveel mogelijk beperkt;
2. **De afstand tot de bestaande 380kV-verbinding is maximaal 2 kilometer.** Een bovengrondse 380kV-verbinding met een grotere afstand dan 2 kilometer van de bestaande 380kV-verbinding heeft een dermate grote ruimtelijke impact in dit gebied dat

een dergelijke locatie onhaalbaar wordt geacht. Daarnaast liggen buiten de straal van 2 kilometer aan de oost- en westkant de woonkernen van Weesp en Diemen/Amsterdam. Aan de noordzijde ligt het IJmeer en aan de zuidzijde ligt de Stelling van Amsterdam;

3. **Het 380kV-station en het 150kV-station worden in principe als een gecombineerd station gebouwd.** Een gecombineerd 380/150kV-station is het standaard ontwerp van TenneT. Het kost minder tijd om een gecombineerd station aan te leggen en de kosten ervan zijn lager. Bovendien is het makkelijker om het 380kV-station te verbinden met het 150kV-station omdat ze naast elkaar liggen. Er zijn geen extra kabels en geen extra tracering voor de kabels nodig om de stations met elkaar te verbinden. Dit zorgt voor minder tijd in de ontwerpfase, minder benodigde ruimte in de ondergrond en daarmee minder impact voor de omgeving;
4. **Het station wordt gebouwd als een openluchtinstallatie (AIS-station).** TenneT bouwt standaard een AIS-station, omdat die het meeste bijdraagt aan de leveringszekerheid waartoe TenneT wettelijk verplicht is. Een AIS-station is namelijk minder onderhoudsgevoelig en kan sneller worden gerepareerd dan installaties in een overdekt Gas Insulated Switchgear-station (GIS-station). Omdat het nieuwe station A'dam ZO deel gaat uitmaken van een belangrijke hoogspanningsverbinding, die cruciaal is voor zowel de leveringszekerheid als de internationale elektriciteitsuitwisseling, dient het risico op langdurige storingen minimaal te blijven. Daarnaast heeft een AIS-station een lagere milieubelasting en bevat deze ook veel minder SF6-gas, een krachtig broeikasgas dat TenneT - in lijn met Europese regelgeving - zo min mogelijk inzet. Alleen indien de bouw van een AIS-station ruimtelijk niet mogelijk is, wordt een GIS-station overwogen, wat een kleiner ruimtebeslag heeft en volledig geplaatst is in een gebouw. In de als bijlage toegevoegde voorverkenning wordt op pagina 11 uitgebreider ingegaan op het verschil tussen een AIS-station en een GIS-station.

Ruimtelijke uitgangspunten:

1. **Het station ligt niet in het kerngebied van Unesco-Werelderfgoed de Hollandse Waterlinies.** Een projectbesluit mag de kernkwaliteiten van werelderfgoederen niet aantasten. Dit is wettelijk verankerd in de Omgevingswet. Mogelijk kan hiervan afgeweken worden als er onvoldoende geschikte alternatieve (zoek)locaties beschikbaar zijn, maar daar is bij dit project geen sprake van;
2. **Het station heeft een totaal benodigd oppervlakte van ongeveer 25 hectare.** Het station heeft een grootte van ongeveer 400 x 500 meter (20 hectare). Daarnaast is er nog ruimte nodig voor de veiligheidsmaatregelen van het station (ongeveer 5 hectare);
3. **Het station raakt geen woonkern.** Woonkernen en vastgestelde woningbouwplannen vormen een fysieke belemmering voor de nieuwe stationslocatie en worden daarom zo veel mogelijk vermeden. Voor de bovengronds aansluiting op de bestaande 380kV-verbinding geldt dat, vanwege het voorzorgbeleid voor magneetvelden, nieuwe gevoelige bestemmingen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Hierbij geldt een richtafstand van 500 meter tot gevoelige bestemmingen. De aanduiding 'woonkern' is geen concreet begrip en kent ook geen harde grens. Relevant hierbij is het vigerende voorzorgbeleid voor gezondheidsaspecten van elektromagnetische velden, zoals ook vastgelegd in de NOVI. Dit beleid schrijft voor dat zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, te voorkomen dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij gevoelige bestemmingen, zoals woningen, binnen de 0,4 microtesla contour van een bovengrondse verbinding aanwezig zijn (zie ook rivm.nl/hoogspanningslijnen);
4. **Het station heeft geen overlap met bovenregionale infrastructuur,** omdat de ruimtelijke impact van de omvang van het station hiervoor te groot is. Het gaat hier bijvoorbeeld om wegen, primaire watergangen en spoorwegen. De aansluitingen op de bestaande verbindingen mag wel infrastructuur kruisen;
5. **Het station ligt niet in Natura 2000-gebied**. Natura 2000-gebieden zijn wettelijk beschermd. In een Natura 2000-gebied mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd

die significant negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied.

1.5 Voorgeschiedenis

Voorafgaand aan het publiceren van dit 'voornemen en voorstel voor participatie' (V&P) hebben het ministerie van KGG, TenneT en de decentrale overheden (de gemeenten Amsterdam, Diemen en De Ronde Venen en de provincies Noord-Holland en Utrecht) gezamenlijk een voorverkenning uitgevoerd. Het doel van deze voorverkenning was om binnen de gestelde uitgangspunten te komen tot een zoekgebied. Vervolgens zijn binnen dit zoekgebied een aantal zoeklocaties geselecteerd waarbinnen het nieuwe station en de verbindingen mogelijk gerealiseerd kunnen worden.

In de zomer van 2024 hebben de betrokken partijen een proces opgestart om alle mogelijke zoeklocaties tussen de bestaande hoogspanningsstations Diemen en Breukelen-Kortrijk in beeld te brengen. Tijdens twee werksessies in juli en september 2024 hebben TenneT en de decentrale overheden aandachtspunten aangedragen voor een voorverkenning en de vervolgfase. De voorverkenning is afgestemd met de bestuurders van de betrokken decentrale overheden en vormt het vertrekpunt voor dit V&P. De voorverkenning is als een bijlage toegevoegd aan dit V&P (zie bijlage 1). De uitkomsten van de voorverkenning worden kort beschreven in de volgende paragraaf.

1.6 Zoekgebied en zoeklocaties

In deze paragraaf beschrijven we beknopt de uitkomsten van de voorverkenning. Deze voorverkenning is als een bijlage toegevoegd aan dit V&P (zie bijlage 1). In figuur 3 is het zoekgebied voor het nieuwe station weergegeven op basis van de beschreven uitgangpunten in paragraaf 1.4. In deze figuur zijn ook de vier zoeklocaties aangegeven die uit de voorverkenning naar voren zijn gekomen als kansrijke zoeklocaties binnen dit zoekgebied. Dit zijn de zoeklocaties waar dit V&P betrekking op heeft. Deze vier zoeklocaties zullen binnen de projectprocedure nader worden onderzocht.

De kansrijke zoeklocaties die in figuur 3 zijn weergegeven, zijn de uitkomst van het trechteringsproces zoals dat in de voorverkenning is doorlopen. In de voorverkenning zijn binnen het zoekgebied eerst 11 geografisch logische zoeklocaties onderscheiden. Deze zijn vervolgens getoetst aan de eerdergenoemde (net)technische en ruimtelijke uitgangspunten en een eerste keer beoordeeld op haalbaarheid. Op basis van deze beoordeling zijn een aantal zoeklocaties afgevallen. Alleen zoeklocaties A t/m D (zoeklocaties 5 t/m 8 uit de voorverkenning) worden als kansrijk beschouwd om verder te onderzoeken. Hieronder staan de kenmerken en een korte beschrijving van de kansrijke zoeklocaties.

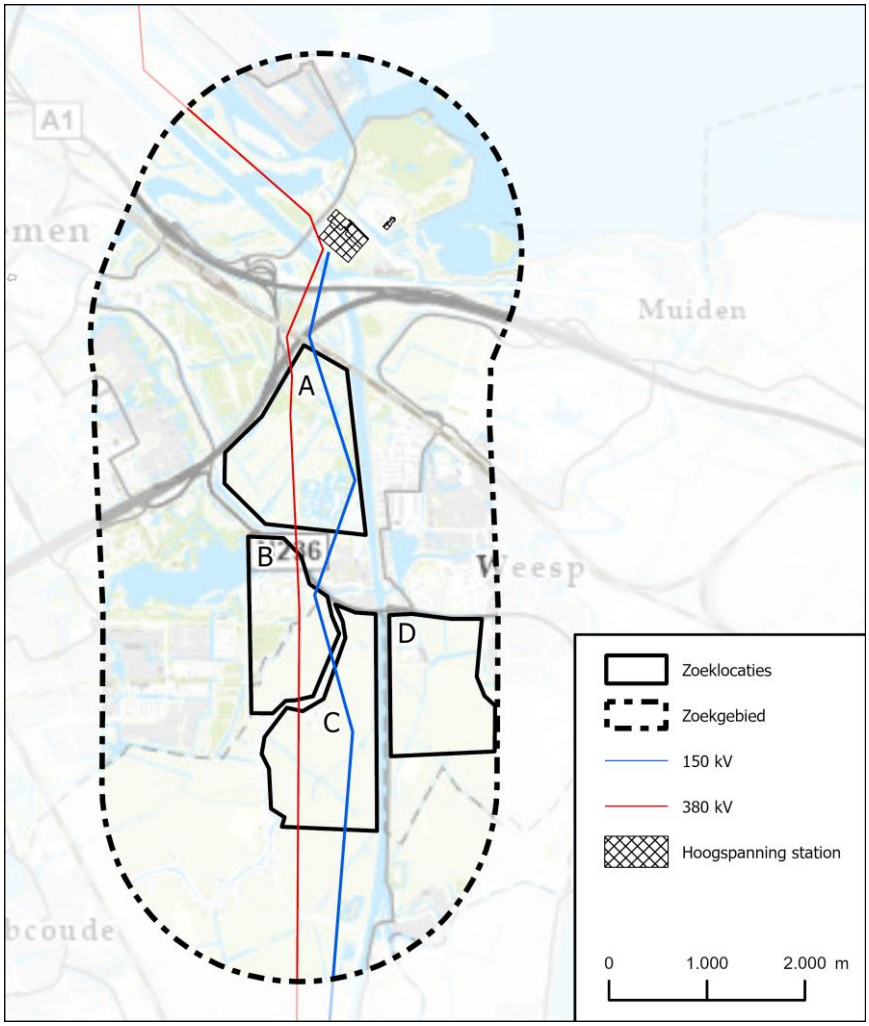
Zoeklocatie A ligt in de Gemeenschapspolder deels in de gemeente Amsterdam (provincie Noord-Holland) en gemeente Diemen (provincie Noord-Holland). De Gemeenschapspolder is een gebied met een slagenlandschap van weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Sommige delen zijn begroeid met bomen. Er is een groot gebied met volkstuinen aanwezig en er is lintbebouwing langs de dijk. Ook zijn er enkele regionale fietsroutes, diverse wandel- en ruiterpaden aanwezig. Recreatief is de polder van groot belang voor de inwoners van Diemen en Amsterdam Oost, IJburg en Zuidoost. Het gebied wordt omsloten door de spoorlijn tussen Amsterdam en Hilversum-Noord), het Amsterdam-Rijnkanaal (oost), het dorp Driemond en het riviertje de Gaasp (zuid) en de autosnelweg.

Zoeklocatie B ligt deels in gemeente Amsterdam (provincie Noord-Holland) en gemeente De Ronde Venen (provincie Utrecht). Het gebied wordt gekenmerkt door een slagenlandschap met weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Er is een drinkwaterbedrijf van Waternet in het gebied en zijn er enkele grote boerderijen aan de randen van het gebied. Het gebied wordt omsloten door het riviertje de Gaasp (noord,

noordoost), het riviertje de Gein (west, zuidoost), het randpark van de woonwijk Gein (west) en de Gaasperplas (noordwest).

Zoeklocatie C ligt in de Aetsveldsepolder West in gemeente De Ronde Venen (provincie Utrecht). Het gebied kenmerkt zich door een slagenlandschap met weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Het gebied wordt begrensd door de Provinciale weg (N236) (noord), het Amsterdam-Rijnkanaal (oost), een voortzetting van het slagenlandschap (zuid) en het riviertje de Gein (west). Het zuidelijke deel van dit gebied is gelegen in de Hollandse Waterlinies (Werelderfgoed).

Zoeklocatie D ligt in de Aetsveldsepolder Oost en ligt in de gemeente Amsterdam (provincie Noord-Holland). Het gebied kenmerkt zich vooral door een slagenlandschap met weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Er zijn een golfbaan, een volkstuinencomplex en enkele grote boerderijen aanwezig. Het gebied wordt begrensd door de Provinciale weg (N236) (noord), de woonwijk Aetsveld in Weesp (oost), een continuering van het slagenlandschap (zuid) en Amsterdam-Rijnkanaal (west). Het oostelijke deel van het gebied is gelegen in de Hollandse Waterlinies (Unesco-Werelderfgoed).



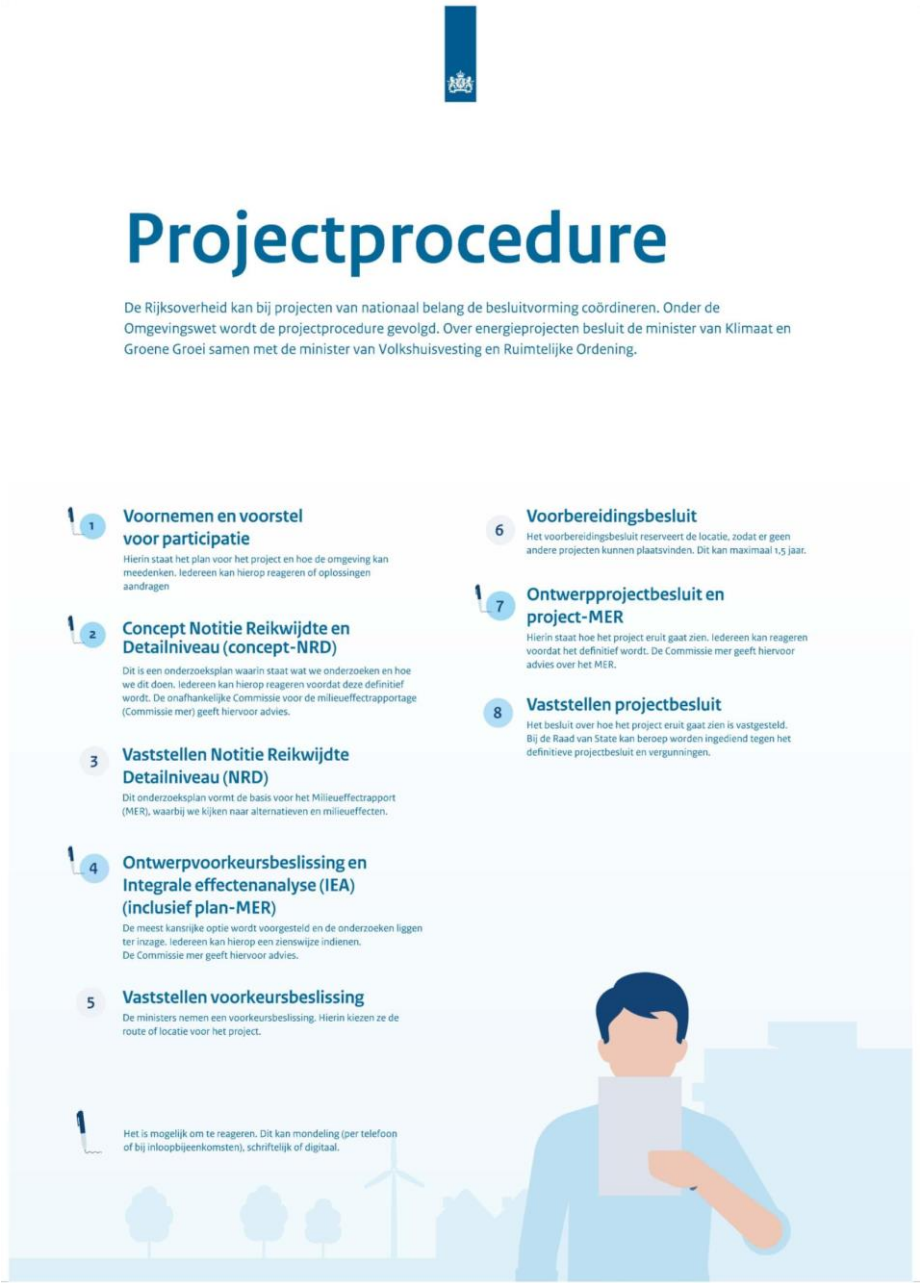
Figuur 3: *Kansrijke zoeklocaties in het zoekgebied: A - Gemeenschapspolder, B - Waternet Amsterdam Zuidoost, C - Aetsveldsepolder West, D - Aetsveldsepolder Oost (zoeklocaties A t/m D komen overeen met zoeklocaties 5 t/m 8 uit de voorverkenning)*

In de voorverkenning is ook onderzocht of er andere zoeklocaties in beeld komen wanneer het station gescheiden, oftewel wanneer het 380kV-station en het 150kV-station los van

elkaar, gerealiseerd zou worden. Dit bleek niet het geval te zijn. Zie de voorverkenning in bijlage 1 voor een uitgebreidere toelichting.

1.7 Projectprocedure

De Rijksoverheid coördineert de besluitvorming van energieprojecten met een nationaal belang. De minister van Klimaat en Groene Groei (KGG) is hiervoor verantwoordelijk. Dit geldt onder andere voor uitbreidingen van het landelijk hoogspanningsnet op een spanningsniveau van 220kV of hoger. Sinds de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking is getreden, doorlopen deze energie-infrastructuurprojecten de projectprocedure.



Figuur 4: *Schematische weergave van de projectprocedure voor het station A'dam ZO*

De projectprocedure eindigt met het nemen van het projectbesluit. De minister van Klimaat en Groene Groei (KGG) en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) nemen samen dit besluit. Hierin worden de definitieve locatie en het ontwerp van het

nieuwe station A'dam ZO vastgelegd en staan alle maatregelen die genomen worden om de uitvoering van het project mogelijk te maken.

De projectprocedure kent twee fasen: de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase. In deze paragraaf worden deze fasen verder toegelicht. Tijdens de procedure kunt u op verschillende momenten reageren, een zienswijze indienen of in beroep gaan. Hieronder bij de beschrijving van de stappen leest u hoe dit werkt.

Fase 1: de verkenningsfase

Stap 1: Voornemen en voorstel voor participatie
De projectprocedure start met de bekendmaking van dit 'voornemen en voorstel voor participatie' (V&P). In het V&P staat beschreven wat het project inhoudt, wie erbij betrokken zijn, hoe de procedure eruitziet en op welke manieren u kunt reageren. Iedereen kan reageren op de verschillende onderdelen van het V&P. Het V&P is het startpunt van de verkenning naar een geschikte locatie voor het nieuwe station A'dam ZO.

Stap 2: Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD)
Na het V&P volgt de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD). Dit is het onderzoeksplan: een belangrijk document in de mer-procedure (de procedure bij een milieueffectrapport (MER) noemen we de mer-procedure). Deze procedure onderzoekt de milieugevolgen van het project op de verschillende locaties (alternatieven) en zorgt ervoor dat deze worden meegewogen in de besluitvorming. In de concept-NRD staan welke locaties (alternatieven) in het plan-milieueffectrapport (plan-MER) verder worden onderzocht en hoe deze onderzoeken worden gedaan. De concept-NRD wordt ter inzage gelegd zodat reacties hierop meegenomen kunnen worden in de definitieve versie. Ook wordt de concept-NRD voor onafhankelijk advies voorgelegd aan de Commissie mer.

Stap 3: Vaststellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
Na publicatie en terinzagelegging van de concept-NRD, zullen de reacties hierop betrokken worden bij de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De definitieve NRD wordt vastgesteld door de minister van KGG in overeenstemming met de minister van VRO.

Stap 4: Ontwerpvoorkeursbeslissing en Integrale Effectenanalyse (inclusief plan-MER)
Voor de in de NRD opgenomen locaties (alternatieven), worden vervolgens de effecten op het milieu en de omgeving in kaart gebracht. Dit gaat bijvoorbeeld over mogelijke hinder voor planten, dieren en omwonenden. Ook wordt onderzocht hoe deze hinder verminderd of gecompenseerd kan worden. Naast milieueffecten spelen andere factoren een rol bij de besluitvorming, zoals:

- **Technische haalbaarheid** – kan de locatie goed worden aangesloten op het bestaande elektriciteitsnet?
- **Kosten** – wat zijn de investerings- en onderhoudskosten?
- **Toekomstbestendigheid** – blijft de locatie geschikt bij een groeiende energievraag en toekomstige uitbreidingen?
- **Omgeving** – wat zijn zorgen, kansen en wensen en meekoppelkansen vanuit omgevingspartijen? Wat zijn de belangrijkste en onderscheidende aandachtspunten per stationslocaties voor de omgeving?

De onderzoeksresultaten worden vastgelegd in de Integrale Effectenanalyse (IEA). Het plan-MER maakt hier onderdeel van uit. Het ministerie van KGG vraagt vervolgens de Commissie mer om onafhankelijk advies over de inhoud van het milieueffectrapport. De Commissie mer toetst de inhoud van het milieueffectrapport en beoordeelt of het alle informatie die nodig is bevat.

Op basis van de Integrale Effectenanalyse (inclusief plan-MER) wordt door de minister van KGG, in overeenstemming met de minister van VRO, een voorkeurslocatie gekozen en vastgelegd in de ontwerpvoorkeursbeslissing. Deze ontwerpvoorkeursbeslissing wordt, samen met de IEA (inclusief plan-MER), ter inzage gelegd. Vervolgens kan iedereen gedurende 6 weken een zienswijze indienen op de ontwerpvoorkeursbeslissing.

Stap 5: Vaststellen voorkeursbeslissing
Vervolgens stellen de ministers van KGG en VRO de definitieve voorkeursbeslissing vast. In hun afweging om te komen tot een definitieve voorkeursbeslissing nemen de ministers de ontvangen zienswijzen en adviezen vanuit de betrokken bestuursorganen en de Commissie mer mee. Daarmee wordt de verkenningsfase afgesloten.

Fase 2: de planuitwerkingsfase

Stap 6: Voorbereidingsbesluit
Met een voorbereidingsbesluit wordt de locatie tijdelijk gereserveerd om te voorkomen dat er zich nieuwe belemmeringen voor het hoogspanningsstation kunnen voordoen. Een voorbereidingsbesluit gaat altijd vooraf aan een ander besluit, in dit geval het projectbesluit. De minister van KGG, in overeenstemming met de minister van VRO, neemt en publiceert dit voorbereidingsbesluit.

Stap 7: Ontwerpprojectbesluit en project-MER
In de planuitwerkingsfase worden de milieueffecten van de in de voorkeursbeslissing gekozen locatie gedetailleerder in beeld gebracht. Vervolgens worden de definitieve locatie en het ontwerp van het nieuwe station vastgelegd in het ontwerpprojectbesluit. Dit projectbesluit beschrijft ook de permanente en tijdelijke maatregelen die er genomen moeten worden om de uitvoering van het project mogelijk te maken. Bijvoorbeeld het aanleggen van een tijdelijke weg naar de bouwlocatie of het verleggen van een ondergrondse leiding.

Het ontwerpprojectbesluit wordt ter inzage gelegd, gelijk met de ontwerpuitvoeringsbesluiten (benodigde vergunningen en ontheffingen) die genomen worden om de uitvoering van het project mogelijk te maken. Op het ontwerpprojectbesluit en de ontwerpuitvoeringsbesluiten kan iedereen een zienswijze indienen.

Stap 8: Vaststellen projectbesluit
Vervolgens stellen de ministers van KGG en VRO het definitieve projectbesluit en de uitvoeringsbesluiten vast. De ontvangen zienswijzen worden betrokken bij het nemen van het definitieve projectbesluit. Het definitieve projectbesluit en de definitieve uitvoeringsbesluiten zijn besluiten waartegen beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State.

Formele inspraakmomenten in de procedure
Tijdens de procedure betrekken we de omgeving bij de voorbereiding van de besluiten (zie ook deel 2 van dit V&P). Er zijn 4 momenten waarop u kunt reageren. Dit kan 3 keer in de verkenningsfase en 1 keer tijdens de planuitwerkingsfase (zie onderstaande tabel). Daarnaast is het na de vaststelling van het projectbesluit nog mogelijk om in beroep te gaan bij de Raad van State.

	Besluiten of documenten ter inzage	**Reageren door**
1.	Kennisgeving voornemen en voorstel voor participatie (dit document)	Reactie
2.	De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (onderzoeksplan)	Reactie
3.	De ontwerpvoorkeursbeslissing	Zienswijze

4.	Het ontwerpprojectbesluit en de ontwerpuitvoeringsbesluiten	Zienswijze
5.	Het definitieve projectbesluit en de definitieve uitvoeringsbesluiten	Beroep bij de Raad van State (rechtszaak)

In bovenstaande tabel zijn de besluiten en documenten opgenomen die ter inzage worden gelegd. Op verschillende manieren brengen we dit onder de aandacht (zie paragraaf 2.3 van dit V&P). De besluiten en documenten zijn dan te vinden op een website van de Rijksoverheid: www.rvo.nl/hss-amsterdam-zo. In een periode van zes weken kan iedereen reageren.

Een zienswijze is een formele reactie op een document dat ter inzage ligt. De ministers betrekken de zienswijzen bij het definitieve besluit. In een nota van antwoord bij het definitieve besluit worden de zienswijzen beantwoord. Op het V&P dat ter inzage ligt kan een reactie worden ingediend. Deze reacties worden beantwoord in een reactienota en betrokken bij het vervolg van de procedure.

In onderstaande tabel vindt u een overzicht van de belangrijkste stappen in de projectprocedure voor het station A'dam ZO.

Periode o.b.v. huidige planning	**Procedurestap**	**Toelichting**
Mei t/m juni 2025	Publicatie en terinzagelegging van het 'voornemen en voorstel voor participatie' (V&P)	Met de publicatie van het V&P is de verkenningsfase begonnen. Na publicatie van het V&P kunt u voor een periode van zes weken hierop reageren. Ook zullen er drie openbare inloopbijeenkomsten in het gebied georganiseerd worden. Tijdens deze inloopbijeenkomsten wordt u geïnformeerd over het project, de procedure en de participatie.
Vierde kwartaal 2025	Publicatie en terinzagelegging van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD) en publicatie van de reactienota 'voornemen en voorstel voor participatie' (V&P)	De reactienota (waarin u ons antwoord op uw reactie op het V&P vindt) zal samen met de concept-NRD worden gepubliceerd. Na de publicatie van de concept-NRD kunt u voor een periode van zes weken een reactie indienen op de concept-NRD. Ook zullen er één of meerdere inloopbijeenkomsten in het gebied georganiseerd worden.
Eerste kwartaal 2026	Vaststellen definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	De ontvangen reacties op de concept-NRD zullen betrokken worden bij het vaststellen van de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In de definitieve NRD staan de locatie- en verbindingsalternatieven die in het milieueffectrapport (plan-MER) verder worden onderzocht.
Eerste kwartaal 2027	Publicatie en terinzagelegging van de ontwerpvoorkeursbeslissing en Integrale Effectenanalyse (inclusief plan-MER)	Aan het eind van de verkenningsfase legt de minister van Klimaat en Groene Groei (KGG), samen met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) de keuze voor de voorkeurslocatie van het station vast in de ontwerpvoorkeursbeslissing. Deze ontwerpvoorkeursbeslissing wordt, samen met de Integrale Effectenanalyse (inclusief plan-

		MER), ter inzage gelegd en voor een periode van zes weken kan iedereen hierop een zienswijze indienen. Ook zullen er één of meerdere inloopbijeenkomsten in het gebied georganiseerd worden.
Tweede kwartaal 2029	Publicatie en terinzagelegging van het ontwerpprojectbesluit en de ontwerpuitvoeringsbesluiten	In het ontwerpprojectbesluit is de ruimtelijke inpassing van het station op de locatie tot op detailniveau uitgewerkt. Het ontwerp-projectbesluit wordt samen met de ontwerpuitvoeringsbesluiten ter inzage gelegd. Vervolgens kan iedereen voor een periode van zes weken hierop een zienswijze indienen. Ook zullen er één of meerdere inloopbijeenkomsten in het gebied georganiseerd worden.
Vierde kwartaal 2029	Publicatie van het definitieve projectbesluit en de definitieve uitvoeringsbesluiten (incl. Nota van Antwoord)	Na het verwerken van uw zienswijzen op het ontwerpprojectbesluit en de ontwerp-uitvoeringsbesluiten, stelt de minister van Klimaat en Groene Groei (KGG), samen met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), de definitieve besluiten vast. Deze worden samen met de Nota van Antwoord gepubliceerd. U kunt tegen het definitieve projectbesluit en de definitieve uitvoeringsbesluiten beroep instellen bij de Raad van State.

1.8 Samenhang met andere projecten TenneT

Het project station A'dam ZO hangt samen met andere projecten die TenneT in de regio uitvoert voor de versterking van het regionale hoogspanningsnet. Om alles goed te laten verlopen, wordt er gezocht naar afstemming tussen de verschillende projecten. Dit betekent dat gekeken wordt naar de momenten waarop belanghebbenden betrokken of geïnformeerd moeten worden. Bijvoorbeeld door gezamenlijke inloopbijeenkomsten te organiseren of door brieven met projectinformatie te combineren. TenneT coördineert de uitvoering van de verschillende projecten om uitval op het net te voorkomen en veilig te werken. Soms moeten de werkzaamheden van het ene project bijvoorbeeld eerst klaar zijn voordat een ander project kan beginnen. Er zijn raakvlakken met onder andere de volgende projecten:

Verzwaren bestaande 380kV-verbinding Diemen - Breukelen-Kortrijk
Het nieuwe station A'dam ZO moet, via een bovengrondse aansluiting, worden aangesloten op de bestaande bovengrondse 380kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk. Van deze hoogspanningsverbinding worden de bestaande geleiders, de lijnen waar de stroom doorheen gaat, vervangen door geleiders met een grotere transportcapaciteit. Tegelijkertijd vindt er ook onderhoud plaats aan de masten van deze verbinding, die in de jaren 70 is gebouwd. Waar nodig worden onderdelen vervangen of versterkt, zoals bliksemafleiders en staalwerk. Bij een aantal masten wordt ook de fundatie versterkt. De projectprocedure voor het verzwaren van de bestaande 380kV-verbinding zal deels parallel lopen aan de projectprocedure voor het nieuwe station A'dam ZO.

Uitbreiding van en aansluiting op aantal 150kV-stations in de regio

Op dit moment voorzien we meerdere verbindingen vanaf het nieuwe 150kV-station A'dam ZO naar bestaande en nieuwe 150kV-stations in de omgeving. De 150kV-stations waarvan nu bekend is dat die straks waarschijnlijk aangesloten worden op station A'dam ZO zijn:

- Bijlmer-Oost: op het nieuwe 150kV-station Bijlmer-Oost worden een aantal stations van Liander aangesloten, waarmee TenneT de aanvragen van Liander en daarmee de toenemende capaciteitsvraag in regio Amsterdam kan faciliteren;
- Weesp-Zuid: Liander bouwt een nieuw 150/10kV-station Weesp-Zuid naast de locatie van het bestaande 50/10kV-station. Het huidige 50/10kV-station wordt vervolgens verwijderd. Het nieuwe 150/10kV-station Weesp-Zuid wordt rechtstreeks aangesloten op station A'dam ZO;
- 's Graveland: het bestaande 150kV-station 's Graveland is nu rechtstreeks aangesloten op station Diemen, maar zal worden aangesloten op het nieuwe station A'dam ZO;
- Amstelveen-Zuid: het bestaande 150kV-station Amstelveen-Zuid wordt aangesloten op station A'dam ZO. Indien station A'dam ZO heel noordelijk wordt gerealiseerd, dan sluit het 150kV-station Amstelveen-Zuid aan op het nog te realiseren 150kV-station Bijlmer-Oost, dat vervolgens aansluit op station A'dam ZO.

1.9 Overige ontwikkelingen

Naast de projecten van TenneT, zijn er ook nog andere nationale en regionale programma's en projecten die mogelijk raakvlak hebben met het project station A'dam ZO.

Het Programma Windenergie Amsterdam 2030 en de Partiële herziening Omgevingsvisie Diemen 2040

Het Programma Windenergie Amsterdam 2030 beschrijft hoe de gemeente Amsterdam uitvoering geeft aan de doelstelling voor de opwek van duurzame energie door middel van windturbines. In het programma worden een aantal gebieden aangemerkt als mogelijk geschikt voor de plaatsing van grootschalige windturbines op het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Hieronder vallen onder meer de gebieden Diemerscheg en Weesperkarspel. Deze gebieden overlappen met zoeklocaties A en B uit dit V&P. De zoeklocatie A overlapt ook met het projectgebied voor een windturbine in de partiële herziening van de Omgevingsvisie Diemen 2040. Dit zal meegenomen worden in het vervolg van de projectprocedure voor het station A'dam ZO.

Deltaprogramma Centraal Holland (waterberging)

Als gevolg van klimaatverandering en een toenemende druk op de ruimte worden de wateropgaven in Centraal Holland, het jongste gebied binnen het Deltaprogramma, steeds urgenter. Om voor waterveiligheid te zorgen, wateroverlast aan te pakken en om over voldoende zoetwater te beschikken, is ruimte nodig. Zodat de beschikbare ruimte en het watersysteem beter in balans komen, er meer ruimte geboden wordt aan het water en gezorgd wordt voor een robuust en klimaatbestendig watersysteem.

NOVEX-gebieden Groene Hart en MRA

Het zoekgebied voor het station A'dam ZO valt binnen de zogenoemde NOVEX-gebieden Groene Hart en MRA (Metropoolregio Amsterdam). In het programma NOVEX (Nationale OmgevingsVisie EXecutiekracht) zijn 16 gebieden aangewezen waar veel complexe opgaven bij elkaar komen. Zo moet er bijvoorbeeld ruimte gevonden worden voor woningbouw, economische bedrijvigheid en opwek van schone energie.

Realisatie nieuwe woonwijk in de Bloemendalerpolder

In de Bloemendalerpolder wordt een nieuwe woonwijk Weespersluis gerealiseerd. Deze nieuwe woonwijk verrijst aan de noordzijde van Weesp tussen A1 in het noorden, de Vecht in het oosten en het Amsterdam-Rijnkanaal in het westen. Hier worden gefaseerd ruim 2.750 woningen gebouwd. Naar verwachting is Weespersluis in 2026-2027 volledig opgeleverd en bewoond.

Deel 2: Voorstel voor participatie

2. Het voorstel voor participatie

In dit voorstel voor participatie leest u hoe het ministerie van KGG en TenneT u gaan betrekken bij het project station A'dam ZO. KGG is als coördinerend bevoegd gezag verantwoordelijk voor de projectprocedure en de procedurele communicatie. Zij publiceert de stukken in de procedure, organiseert de inloopbijeenkomsten in het projectgebied en beantwoordt vragen vanuit de omgeving met betrekking tot stukken die ter inzage liggen. TenneT is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor de projectcommunicatie.

Na het lezen van dit hoofdstuk weet u onder andere:

- hoe we de omgeving bij het project betrekken;
- hoe u kunt meedenken;
- hoe u uw belangen onder de aandacht kunt brengen;
- hoe u een formele reactie kunt indienen;
- en waar u informatie kunt vinden.

We nodigen u van harte uit om mee te denken, uw kennis en ervaringen te delen en aandachtspunten of kritische vragen met ons te bespreken.

Het belang van participatie

Het nieuwe station A'dam ZO is nodig voor de stroomvoorziening nu en in de toekomst. Het moet voorzien in de elektriciteitsvoorziening voor Amsterdam Zuidoost en de omliggende regio, waaronder Diemen, De Ronde Venen en Amstelveen. De bouw en het gebruik van het station hebben ook gevolgen voor de directe omgeving. Omwonenden, organisaties en bedrijven kunnen veranderingen merken. Die veranderingen kunnen invloed hebben op hun leefomgeving of hun werk.

Het ministerie van Klimaat en Energie (KGG) en TenneT vinden het belangrijk om vroegtijdig in gesprek te gaan met de omgeving. Uit eerdere projecten blijkt dat samenwerking met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen waardevolle informatie en inzichten oplevert. Door participatie kunnen we beter rekening houden met de belangen en wensen uit de omgeving. Ook krijgen we zicht op zorgen en vragen die er leven. Zo zorgen we ervoor dat die op tijd op tafel komen en kunnen we hierover met elkaar in gesprek gaan.

Het ministerie van KGG en TenneT hanteren bij participatie de onderstaande vijf uitgangspunten. Een uitgebreidere beschrijving van de uitgangspunten leest u in bijlage 3.

- We begrijpen de belangen en hebben zicht op wat er speelt;
- We betrekken partijen en inwoners bij de keuzes die we maken en geven openheid over de afwegingen;
- We nemen onze rol en verantwoordelijkheid serieus en zorgen voor een helder proces;
- We streven naar een oplossing die waarde heeft voor alle partijen;
- We zorgen voor maatwerk per project.

2.1 Denkt u met ons mee?

In deze paragraaf leest u over de terinzagelegging van dit 'voornemen en voorstel voor participatie' (V&P).

Terinzagelegging van het V&P

Dit document ligt van 9 mei 2025 tot en met 19 juni 2025 ter inzage. De kennisgeving van dit V&P is gepubliceerd in de Staatscourant en in diverse lokale en regionale huis-aan-huisbladen.

Tijdens de terinzagelegging organiseert KGG, samen met TenneT, drie inloopbijeenkomsten in het projectgebied. Deze bijeenkomsten zijn voor iedereen die geïnteresseerd is in het project toegankelijk.

- De eerste inloopbijeenkomst vindt plaats op **maandag 19 mei 2025 van 19.00-21.00 uur** in Up Events Amsterdam Golfbaan Weesp (adres: Basisweg 2, 1383 NC te Weesp);
- De tweede inloopbijeenkomst vindt plaatst op **maandag 2 juni 2025 van 19.00-21.00 uur** in De Sprong Abcoude (adres: Geinplein 3, 1391 JN te Abcoude);
- En de derde inloopbijeenkomst vindt plaats op **dinsdag 3 juni 2025 van 19.00-21.00 uur** in Buurthuis Gein (adres: Wisseloord 83, 1107 NB te Amsterdam-Zuidoost).

Tijdens deze inloopbijeenkomsten kunt u vragen stellen over dit V&P en het project. De aankondiging van deze bijeenkomsten vindt u onder andere in de lokale nieuwsbladen, via de websites van TenneT (www.tennet.eu/nl/projecten/provincies/noord-holland/hoogspanningsstation-amsterdam-zuidoost) en Bureau Energieprojecten (www.rvo.nl/hss-amsterdam-zo) en in de Staatscourant.

Waarover kunt u meedenken?
U kunt kennis en ideeën inbrengen of laten weten wat u vindt van het project. Hierbij kunt u bijvoorbeeld denken aan de volgende onderwerpen:

- **Suggesties** voor mogelijke locaties van het nieuwe station en voor de aansluitingen op de bestaande 380/150kV-verbindingen tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk, binnen het zoekgebied en binnen de uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 1.4 van dit V&P;
- **Ideeën** voor de landschappelijke inpassing van het nieuwe station;
- **Aandachtspunten** voor het uitvoeren van onderzoek naar mogelijke stationslocaties en naar de verbinding van het nieuwe 380 kV-station met de bestaande 380kV-verbinding tussen Diemen en Breukelen-Kortrijk;
- **Gebiedskennis** en informatie over lokale of ruimtelijke ontwikkelingen in het zoekgebied;
- **Belangen en issues** die spelen in de omgeving, en organisaties of personen die mogelijk betrokken moeten worden;
- **Wensen** ten aanzien van betrokkenheid en informatievoorziening gedurende het project.

Hoe kunt u meedenken?
- U kunt formeel uw reactie indienen bij het ministerie van KGG;
- Of u kunt deelnemen aan één van de participatie-activiteiten. De participatie-activiteiten staan beschreven in paragraaf 2.2.

Wat wordt met uw formele reactie gedaan?
Uw formele reactie op dit V&P wordt zorgvuldig gelezen en meegewogen. Alle reacties die binnen de aangegeven termijn zijn ingediend, worden gebundeld en voorzien van een inhoudelijke reactie in een reactienota. In de reactienota wordt toegelicht hoe KGG is omgegaan met de ontvangen reacties. Indien uw reactie aanleiding geeft tot een aanpassing van dit V&P, wordt dat in de reactienota toegelicht. De reactienota zal samen met de concept-NRD worden gepubliceerd. In totaal zijn er 4 momenten tijdens de procedure waarop u kunt reageren. Deze formele inspraakmomenten vindt u terug in paragraaf 1.7 van dit V&P.

Wilt u geen reactie indienen, maar heeft u wel een vraag?
Neem dan contact op met het ministerie van KGG en/of TenneT via onderstaande contactgegevens.

Voor informatie over de inhoud en participatie van het project:

TenneT TSO
- Algemeen informatienummer: 0800 - 83 66 388
- www.tennet.eu/nl/projecten/provincies/noord-holland/hoogspanningsstation-amsterdam-zuidoost
- Projectleider TenneT: Robert de Wit, robert.de.wit@tennet.eu, tel. 06 - 3899 4314

Voor informatie over de procedure, documenten en participatie:

Het ministerie van KGG
- Algemeen informatienummer: 070 - 379 89 79
- www.rvo.nl/hss-amsterdam-zo
- Projectleider KGG: Martijn van Son, m.vanson1@minezk.nl, tel. 06 - 3198 4480

2.2 Participatie-activiteiten

KGG en TenneT organiseren voor het project station A'dam ZO diverse participatie-activiteiten. In deze paragraaf leest u om welke activiteiten het precies gaat. Voor alle participatie-activiteiten geldt dat we onderzoeken of het mogelijk is om aan te sluiten bij bestaande overlegstructuren wanneer dat wenselijk is. Denk daarbij aan overleggen vanuit andere projecten in de regio of omgevings- of dorpstafels.

In onderstaande tabel leest u de verschillende activiteiten die voor verschillende deelnemers worden georganiseerd.

Activiteit	**Toelichting**	**Wij denken hierbij o.a. aan de volgende deelnemers:**
Werksessie	TenneT organiseert, samen met KGG, in ieder geval werksessies met een aantal omgevingspartijen. Deze overleggen zijn vooral bedoeld voor betrokken overheden en belangenorganisaties als deze een relatief grote rol (gelet op proces, inhoud of netwerk) en/of grote belangen in relatie tot de zoeklocaties hebben.	Gemeente Amsterdam, gemeente Diemen, gemeente De Ronde Venen, provincie Noord-Holland, provincie Utrecht en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.
Ambtelijk overleg	Tijdens de projectprocedure vinden ambtelijke overleggen plaats tussen KGG, TenneT en de betrokken decentrale overheden (gemeenten, provincies en waterschap).	Gemeente Amsterdam, gemeente Diemen, gemeente De Ronde Venen, provincie Noord-Holland, provincie Utrecht en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.
Bestuurlijk overleg	Tijdens de projectprocedure vindt periodiek bestuurlijk overleg plaats met bestuurders van de betrokken decentrale overheden, met name rond procedurele mijlpalen.	Gemeente Amsterdam, gemeente Diemen, gemeente De Ronde Venen, provincie Noord-Holland, provincie Utrecht en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Inloopbijeenkomst	Voor inwoners, bedrijven, bestuursorganen en maatschappelijke organisaties organiseert KGG, samen met TenneT, inloopbijeenkomsten. Zo'n bijeenkomst is bij uitstek geschikt om geïnteresseerden te informeren en om vragen te beantwoorden. Bezoekers kunnen persoonlijk met ons in gesprek gaan over hun ideeën en suggesties, zodat we die - waar mogelijk - kunnen meenemen in de verdere uitwerking van de plannen.	Alle geïnteresseerden
Persoonlijk contact	Persoonlijk contact is in iedere fase mogelijk. Onze contactgegevens vindt u onderaan paragraaf 2.1 van dit V&P. U kunt contact met ons opnemen als u vragen heeft, met ons in gesprek wilt of informatie met ons wilt delen.	Alle geïnteresseerden

In contact met omgevingspartijen

Hieronder vindt u een overzicht van de belangrijkste omgevingspartijen die wij op dit moment in beeld hebben. Deze lijst is mogelijk nog niet compleet. Ziet u een bepaalde partij of organisatie nog niet in de lijst staan, die u wel van belang acht voor de ontwikkeling van het nieuwe station? Neem dan contact met ons op. Onze contactgegevens vindt u onderaan paragraaf 2.1 van dit V&P.

Medeoverheden			
Gemeente Diemen	Gemeente Amsterdam (stadsdeel Zuidoost en stadsgebied Weesp)	Gemeente De Ronde Venen	Provincie Utrecht
Provincie Noord-Holland	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)	Rijkswaterstaat (A10, Amsterdamrijnkanaal)	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Dorpsraden/burgerinitiatieven/verenigingen			
Vereniging Diemerscheg	Tuindersvereniging Driemond	Vrienden van het Diemerbos	Tuindersvereniging 'Van Houten'
Volkstuinvereniging Frankendael	Stichting Dorpsraad Driemond	Volkstuinvereniging Linnaeus	Buurtplatform Gein
Spaar het Gein!			
Natuur- en milieuorganisaties			
Natuurmonumenten	Milieudefensie	Noord-Hollands Landschap	Staatsbosbeheer
Natuur- & Milieufederatie	Recreatie Noord-Holland	Stichting Flora en Faunabeheer Weesp	Vechtplassencommissie
Overig			
Gasunie	Golfbaan Weesp	Spa Weesp	Drinkwaterbedrijf Waternet
LTO Noord, regio West			

In gesprek met grondeigenaren
Op het moment dat er concrete(re) locaties in beeld zijn voor het nieuwe station neemt TenneT contact op met de grondeigenaren voor nadere afstemming.

2.3 Delen van informatie over het project

Website
Het project wordt op twee websites toegelicht:

- www.rvo.nl/hss-amsterdam-zo
  Hier vindt u informatie over de projectprocedure en de besluitvorming. Ook zijn op deze website alle officiële documenten terug te vinden. Denk daarbij aan dit 'voornemen en voorstel voor participatie' (V&P).
- www.tennet.eu/nl/projecten/provincies/noord-holland/hoogspanningsstation-amsterdam-zuidoost
  Op deze website vindt u informatie over het project (het wie, wat, waar en het waarom), nieuwsberichten, de projectviewer (interactieve kaart) en onze contactgegevens.

Digitale nieuwsbrieven
Wilt u op de hoogte blijven van het laatste nieuws rondom dit nieuwe station? Meldt u zich dan aan voor de digitale nieuwsbrief van TenneT. Regelmatig komt een nieuwsbrief uit waarin u kunt lezen wat de stand van zaken is van het project en hoe de werkzaamheden vorderen. U kunt zich aanmelden via de website van TenneT: www.tennet.eu/nl/projecten/provincies/noord-holland/hoogspanningsstation-amsterdam-zuidoost.

Inloopbijeenkomsten
KGG organiseert, samen met TenneT, drie inloopbijeenkomsten in het gebied tijdens de terinzagelegging van dit V&P. Deze bijeenkomsten zijn voor iedereen die geïnteresseerd is in het project toegankelijk. Tijdens de inloopbijeenkomsten kunnen bezoekers met ons in gesprek gaan, vragen stellen en suggesties en ideeën aandragen. Bij elke formele procedurestap worden er één of meerdere inloopbijeenkomsten in het projectgebied georganiseerd. Dit vindt u terug in paragraaf 1.7 van dit V&P.

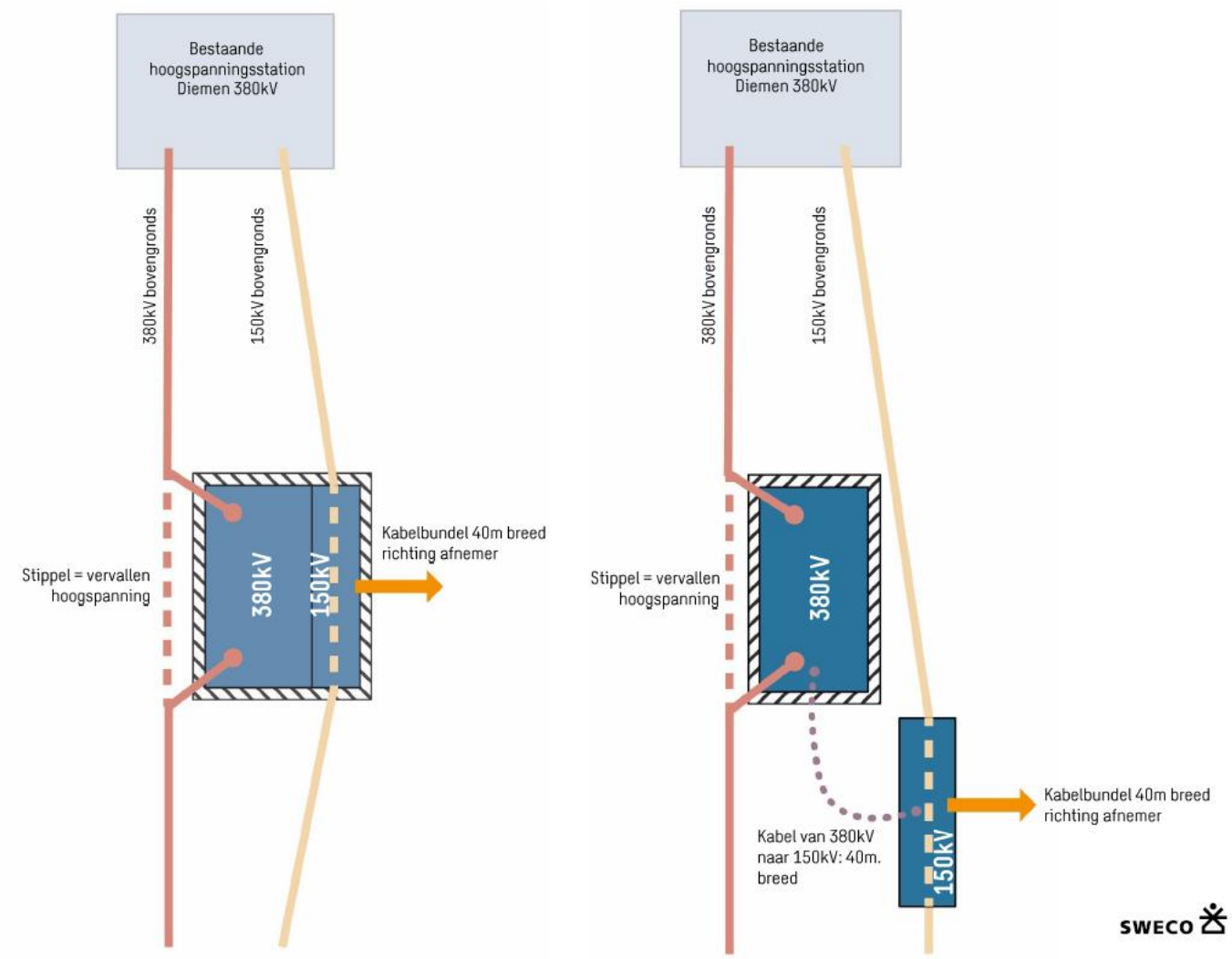
Projectviewer
De projectviewer is een interactieve online kaart van TenneT die inzicht geeft in het project. Deze is te vinden op de website van TenneT: www.tennet.eu/nl/projecten/provincies/noord-holland/hoogspanningsstation-amsterdam-zuidoost. Deze online kaart geeft het zoekgebied en de zoeklocaties weer. Daarnaast kan iedereen via de projectviewer een vraag stellen over het project. Ook geeft de projectviewer informatie over de fase van het project.

Bijlagen

Bijlage 1: Voorverkenning

De voorverkenning is als een los bestand gepubliceerd op de website van het project: www.rvo.nl/hss-amsterdam-zo.

Bijlage 2: Schematische weergave verbindingen



Bijlage 3: Uitgangspunten participatie

Het ministerie van KGG en TenneT hanteren bij participatie de onderstaande uitgangspunten.

- **We kennen de belangen en weten wat er speelt**
  We zorgen dat we relevante belangen kennen door al vroeg in het project contact te leggen met overheden, grondeigenaren, omwonenden, bedrijven en (belangen)organisaties. Waarschijnlijk kennen we nog niet alle relevante omgevingspartijen. U kunt ons ook benaderen als we nog niet met u in contact zijn. In de contacten besteden we tijd aan het begrijpen van elkaars belangen, beelden, ideeën en plannen. Dit stelt ons ook in staat om de belangrijkste belangen (kwesties) vroegtijdig boven tafel te krijgen en te bespreken met de partijen die hier belang bij hebben.

- **We nemen partijen en inwoners van het gebied mee in te maken keuzes en we zijn transparant over afwegingen**
  We delen actief en open informatie over het project. We zijn duidelijk over welke vraagstukken opgelost moeten worden en hoe het proces eruitziet om te komen tot een locatiekeuze voor het 380/150kV-station, plus de daarbij behorende aansluitingen. Door deze informatie tijdig te delen en te bespreken, zijn belangen, pijnpunten en kansen al vroeg duidelijk. Dat is belangrijk want dan is er nog voldoende tijd om samen naar oplossingen te zoeken. Later in het project zijn de mogelijkheden daarvoor vaak beperkter. Het ministerie van KGG maakt keuzes op basis van zorgvuldige afwegingen. Daarbij laat zij zien hoe zij de omgevingsbelangen hierin heeft betrokken en welke afwegingen er zijn gemaakt.

- **We vertellen een helder verhaal met een duidelijke rol en verantwoordelijkheid**
  KGG en TenneT voeren een maatschappelijke taak uit en we doen dat met respect voor de omgeving en belangen in de omgeving. Dat brengt een grote verantwoordelijkheid met zich mee richting burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen. Het moet voor iedereen in de omgeving duidelijk zijn wie we zijn, wat we doen en waarom we dat doen. Daarnaast zorgen we ervoor dat we bereikbaar en benaderbaar zijn, zodat u met bijvoorbeeld uw vragen, zorgen en inbreng altijd bij ons terecht kunt.

- **We streven naar een oplossing met waarde voor alle partijen**
  TenneT moet op nationaal en regionaal niveau de leveringszekerheid van elektriciteit waarborgen. Dit is in ieders belang. Tegelijkertijd staan KGG en TenneT ook open voor het benutten van kansen in de directe omgeving van het project. Misschien kunnen er combinaties worden gemaakt met lokale of regionale ontwikkelingen, belangen of projecten (win-winsituaties). We zoeken samen naar oplossingen om de kwaliteit van het project voor de omgeving te verbeteren. Wij zetten onze expertise in en we benutten graag de kennis en kunde van omgevingspartijen.

- **Maatwerk per project**
  Ieder project en iedere omgeving is uniek. Daarom streven we naar participatie die zo goed mogelijk past bij de omgeving en (de participatiebehoeften van) burgers, overheden, grondeigenaren, omwonenden, bedrijven en (belangen)organisaties.

Voorverkenning

380/150kV-hoogspanningsstation Amsterdam Zuidoost



SWECO

Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769
Onderwerp	Voorverkenning
Projectnummer	51021891
Klant	TenneT
Datum	25-03-2025
Documentreferentie	Amsterdam Zuidoost - Voorverkenning definitief

Samenvatting 4

1 Inleiding 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Proces en doel 7
1.2.1 Participatieproces 7

2 Trechteringsproces 9
2.1 Toelichting aanpak trechteringsproces 9
2.2 Uitgangspunten 10
2.2.1 Netstrategische uitgangspunten 10
2.2.2 Ruimtelijke uitgangspunten 11
2.3 Beoordelingscriteria 13

3 Vaststellen zoeklocaties 16
3.1 Vaststellen zoekgebied 16
3.2 Vaststellen zoeklocaties 17
3.3 Beschrijving zoeklocaties 18

4 Toetsing aan ruimtelijke uitgangspunten 20
4.1 Ruimtelijke uitgangspunten 20
4.2 Toetsing 20
4.3 Conclusie toetsing 22

5 Toetsing aan criteria 23
5.1 Totaalbeoordeling 24
5.2 Archeologie, cultuurhistorie en landschap 26
5.3 Bodem en water 28
5.4 Beïnvloeding en veiligheid 32
5.5 Natuur 35
5.6 Bereikbaarheid 39
5.7 Ruimtelijke aspecten 42
5.8 Ruimtelijke ontwikkelingen 44

6 Conclusie kansrijke zoeklocaties 47
6.1 Zoeklocatie 1: Diemer Vijfhoek/Overdiemen 48
6.2 Zoeklocatie 2b: Diemerbos 48
6.3 Zoeklocatie 3: Bloemendalerpolder 49
6.4 Zoeklocatie 4: Bedrijventerrein Noord 49
6.5 Zoeklocatie 5: Gemeenschapspolder 50
6.6 Zoeklocatie 6: Waternet Amsterdam Zuidoost 51
6.7 Zoeklocatie 7: Aetsveldsepolder Oost 51
6.8 Zoeklocatie 8: Aetsveldsepolder West 52
6.9 Zoeklocatie 9: Broekzijdsche Polder 53

Bijlagen 55
Begrippenlijst 55
Beoordelingscriteria werksessie 56
Quickscan gescheiden 150kV- en 380kV-station i.p.v. gecombineerd station 58

Samenvatting

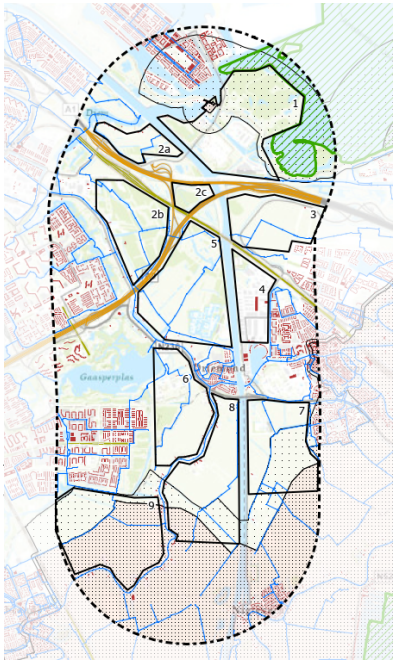
380/150kV-hoogspanningsstation Amsterdam Zuidoost
Netbeheerder Liander voorziet een forse toename van de totale belastingvraag van elektriciteit in Amsterdam Zuidoost. Met de aanleg van een nieuwe 380kV-hoogspanningsverbinding kan de leveringszekerheid ook in de toekomst worden gegarandeerd. Om dit mogelijk te maken wordt een ruimtelijke procedure gestart.

Projectprocedure
Op dit project is, volgens de Omgevingswet, de projectprocedure van toepassing. De projectprocedure bestaat uit twee fasen: de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase. Hierin wordt van grof naar fijn gewerkt. Deze voorverkenning wordt gedaan voor de start van de projectprocedure, en zal input leveren aan het Voornemen en Voorstel voor Participatie, de officiële start van de projectprocedure. Het doel van deze voorverkenning is om te komen tot een gelimiteerd aantal kansrijke zoeklocaties die in de verkenningsfase van de projectprocedure verder worden onderzocht en beoordeeld in een alternatievenstudie. Deze voorverkenning is daarnaast een beschrijving van het proces zoals dat samen met de betrokken overheden op een zorgvuldige en navolgbare wijze is vormgegeven.

Zoekgebied
Eerst is op basis van twee netstrategische uitgangspunten '*Aantakking op bestaande 380kV-verbinding Diemen en Breukelen Kortrijk'* en *'Afstand 2 km tot bestaande 380kV-hoogspanningsverbinding',* het zoekgebied gedefinieerd. Het resultaat hiervan is opgenomen in de linker figuur.



Zoekgebied 380/150kV-hoogspanningsstation Amsterdam Zuidoost



Vaststellen zoeklocaties
Binnen het zoekgebied zijn verschillende mogelijkheden om een hoogspanningsstation te realiseren. Op basis van geografische kenmerken zijn elf zoeklocaties ingetekend die een aaneengesloten gebied zijn en niet doorkruist worden door bovenregionale infrastructuur: 1: Diemer Vijfhoek/Overdiemen, 2a: Overdiemerpolder, 2b: Diemerbos, 2c: Knooppunt Diemen, 3: Bloemendalerpolder, 4: Bedrijventerrein Noord, 5:Gemeenschapspolder, 6: Waternet Amsterdam Zuidoost, 7: Aetsveldsepolder Oost, 8: Aetsveldsepolder West en 9: Broekzijdsche Polder (zie de rechter figuur).

Toets aan ruimtelijke uitgangspunten
Vervolgens zijn de zoeklocaties getoetst aan de volgende ruimtelijke uitgangspunten:

1. Het oppervlak van de stationslocatie bedraagt 400 bij 500 meter. Er wordt gebruik gemaakt van het standaard Air Insulated Station (AIS)
2. De stationslocatie ligt niet op UNESCO-werelderfgoed gebied.
3. De stationslocatie ligt niet op Natura-2000 grondgebied.
4. Het station en de verbinding hiervan mag geen woningkern raken.
5. De stationslocatie heeft geen overlap van bovenregionale infrastructuur.

Omdat er bij zoeklocaties 2a: Overdiemerpolder en 2c: Knooppunt Diemen, niet voldoende fysieke ruimte aanwezig is voor een gecombineerd 380/150kV-hoogspanningsstation, zijn deze zoeklocaties in deze stap afgevallen.

Toets aan criteria
In deze stap zijn de zoeklocaties nader beschouwd op basis van de criteria van het project en/of het optreden van grote effecten. In deze stap zijn zoeklocaties 1: Diemer Vijfhoek/Overdiemen, 2b: Diemerbos, 3: Bloemendalerpolder, 4: Bedrijventerrein Noord en 9: Broekzijdsche Polder als niet kansrijk beoordeeld vanwege belangrijke ruimtelijke knelpunten en/of aandachtspunten. De overige zoeklocaties worden in de verkenningsfase van de projectprocedure verder onderzocht.

Quickscan gescheiden 150kV- en 380kV-station i.p.v. gecombineerd station
In een Quickscan is beoordeeld of de afgevallen locaties wel geschikt zijn voor de inpassing van een gescheiden 150kV-station (115x393m) en 380kV-station (475x275m). De Quickscan komt tot de conclusie dat er geen nieuwe zoeklocaties in beeld komen wanneer er gescheiden gebouwd wordt, omdat er geen duidelijke meerwaarde ontstaat wanneer een deel van het station in een van de afgevallen zoeklocaties wordt gerealiseerd. Zie de Quickscan in de bijlage voor de onderbouwing hiervan.

Leeswijzer
De inleiding geeft inzicht in de aanleiding en het doel van het voorliggende document. In hoofdstuk twee wordt het trechteringsproces toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie, vier en vijf aan de hand van (netstrategische) uitgangspunten en het beoordelingskader getrechterd naar kansrijke zoeklocaties. De resultaten worden in hoofdstuk zes samengevat.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam wil een leefbare, klimaat neutrale, gezonde en welvarende stad zijn voor iedereen. De stad is de afgelopen jaren hard gegroeid. Elk jaar groeit de stad met zo'n 10.000 inwoners. Dit resulteert in een flinke huisvestingsopgave. Tegelijkertijd streeft Amsterdam ernaar om in 2050 volledig klimaatneutraal te zijn. Samen geven deze ontwikkelingen de stad een ongekende opgave.

In 2019 hebben DSO Liander en de gemeente Amsterdam de Themastudie Elektriciteit Amsterdam (TSA 1.0) opgeleverd, die later werd geüpdatet naar TSA 2.0 en TSA 3.0[1]. Deze studie onderzocht verschillende scenario's om de impact van de groei van de stad, de energietransitie en de aansluiting van datacenters op het elektriciteitsnet van Amsterdam tot 2050 in te schatten. Volgens netbeheerder Liander zal de totale elektriciteitscapaciteit in Amsterdam Zuidoost aanzienlijk toenemen. Dit gebied omvat een deel van de gemeente Amsterdam, evenals de gemeenten Amstelveen, Ouder-Amstel en Diemen. De belangrijkste 150kV-stations in deze regio zijn Diemen (IJburg), Watergraafsmeer, Venserweg, Bijlmer Noord, Bijlmer Zuid en Amstelveen.

De stijgende vraag naar elektriciteit in dit gebied wordt voornamelijk veroorzaakt door de bouw van nieuwe all-electric woningen, het verduurzamen van bestaande woningen en gebouwen, de toename van elektrisch vervoer en de bouw van datacenters. De totale belastingvraag in dit leveringsgebied zal naar verwachting oplopen tot maximaal 700 Megawatt. Het huidige hoogspanningsnetwerk in Amsterdam (380kV in rood en 150kV in blauw) wordt weergegeven in figuur 1.1, waarbij het betreffende leveringsgebied globaal is aangegeven met zwarte lijnen.

In het Ontwikkelkader Elektriciteitsvoorziening Amsterdam 2035 wordt benadrukt dat de realisatie van een 380kV-station aan de zuidoostkant van Amsterdam noodzakelijk is. De bestaande 150kV-stations in dit gebied hebben geen fysieke ruimte meer om uit te breiden en kunnen de stijgende vraag niet aan. Bovendien is het niet mogelijk om deze stations van stroom te voorzien vanuit het bestaande 380/150kV-station Diemen vanwege gebrek aan fysieke ruimte en transportcapaciteit.

Om bestaande – en nieuw te bouwen – 150kV stations in de regio Amsterdam Zuidoost te voeden, is er een nieuw 380/150kV-station nodig (werknaam: Amsterdam Zuidoost). Deze moet ergens tussen de bestaande 380kV-stations Diemen en Breukelen Kortrijk gebouwd worden. Om dit te realiseren, wordt er een ruimtelijke procedure gestart voor de bouw van een nieuw 380/150kV-hoogspanningsstation met een bovengrondse verbinding met het bestaande hoogspanningsnetwerk.

[1] TSA 3.0



Figuur 1-1 Huidige situatie

1.2 Proces en doel

Op dit project is, volgens de Omgevingswet, de projectprocedure van toepassing. De projectprocedure is bedoeld om de besluitvorming voor projecten te versnellen en te stroomlijnen, zonder dat dit ten koste gaat van de mogelijkheden voor burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen om hun visie te kunnen delen. Het maakt het voor het Rijk, provincies en waterschappen mogelijk om projecten van regionaal en nationaal belang in te passen in de ruimtelijke omgeving. Dat betekent dat er gezocht wordt naar een geschikte locatie voor een project.

De projectprocedure bestaat uit twee fasen: de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase. Hierin wordt van grof naar fijn gewerkt. In de verkenningsfase worden de verschillende locatiealternatieven voor het nieuwe hoogspanningsstation en bijbehorende verbindingen onderzocht. Op basis van een integrale afweging besluit het bevoegd gezag aan het einde van de verkenningsfase over een voorkeursalternatief. In de planuitwerkingsfase wordt de locatie in meer detail uitgewerkt.

Deze voorverkenning wordt gedaan voor de start van de projectprocedure en zal input leveren aan het Voornemen en Voorstel voor Participatie, de officiële start van de projectprocedure. Dit betekent ook dat het detailniveau van deze voorverkenning laag is. Het doel van deze voorverkenning is om te komen tot een gelimiteerd aantal kansrijke zoeklocaties die in de verkenningsfase van de projectprocedure verder worden onderzocht en beoordeeld in een alternatievenstudie.

1.2.1 Participatieproces

In de voorverkenning en projectprocedure neemt participatie een belangrijke rol in. Dat betekent dat partijen in de omgeving vroeg worden betrokken en kunnen meedenken. In 2023 was er een proces opgestart om alle mogelijke zoeklocaties tussen bestaande hoogspanningsstations Diemen en Breukelen-Kortrijk inzichtelijk te maken en inhoudelijk in kaart te brengen ter onderbouwing voor het selecteren van voorkeurslocaties. Dit proces stuitte op kritiek van de betrokken partijen, waardoor in 2024 een nieuw participatieproces is opgestart. Inmiddels hebben er twee werksessies plaatsgevonden. Tijdens deze sessies zijn er aandachtspunten aangedragen voor de

voorverkenning of de vervolgfase. De aandachtspunten staan (voor de vervolgfase) in het verslag van de werksessie. Hieronder worden de werksessies kort toegelicht.

Werksessie 10 juli 2024
Op 10 juli 2024 heeft er een werksessie met de betrokken overheden plaatsgevonden. Het doel van deze werksessie was om het proces met de omgeving opnieuw op te starten en de beoordeling van de zoeklocaties samen met de omgeving vast te stellen. Naar aanleiding van de eerste werksessie zijn er aanpassingen gedaan aan de netstrategische uitgangspunten[2], de ruimtelijke uitgangspunten[3] en de beoordelingscriteria[4] ten opzichte van de voorverkenning die in het eerdere proces is gedaan. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 'Beoordelingscriteria werksessie' en verwerkt in deze voorverkenning. Ook bleek uit deze werksessie dat er behoefte is aan een heldere onderbouwing van de uitgangspunten. Daarom is paragraaf 2.2 'uitgangspunten' toegevoegd aan deze voorverkenning.

Werksessie 11 september 2024
Tijdens de werksessie van 11 september 2024 zijn betrokken overheden meegenomen in het trechteringsproces van deze voorverkenning. Uit de reacties op het trechteringsproces bleek dat datnog niet helemaal helder is voor alle lezers. Aan de hand van deze feedback is het filteringsproces duidelijker omschreven. Ook zijn de conclusies uit hoofdstuk 6 met de betrokken overheden besproken aan de hand van GIS-kaarten. Tijdens deze bespreking is de argumentatie van de filtering van zoeklocaties gegeven en bediscussieerd met de aanwezigen. Hier is overeenstemming bereikt over welke zoeklocaties wel en welke niet verder moeten worden onderzocht in de verkenningsfase van de projectprocedure.

Ook is in deze werksessie een voorstel gedaan om te onderzoeken of er andere varianten in beeld komen wanneer het 380kV-deel los van het 150kV-deel gerealiseerd wordt. Hier wordt vervolg aan gegeven door een Quickscan uit te voeren, waarin dit wordt onderzocht. Deze is als bijlage bij de voorverkenning toegevoegd.

[2] Uitgangspunten die zijn gebruik om het zoekgebied te definiëren, vanuit net strategisch perspectief.
[3] Uitgangspunten die zijn gebruikt om te bepalen wat het zoekgebied en de zoeklocaties zijn.
[4] Punten waarop de zoeklocaties worden beoordeeld.

2 Trechteringsproces

In het zoekgebied voor het nieuwe 380/150kV-hoogspanningsstation is vrijwel overal sprake van huidige gebruiksfuncties en toekomstplannen met bijbehorende ruimteclaims. Het is in het zoekgebied niet mogelijk om locaties te ontwikkelen, zonder daarbij bestaande waarden en toekomstige ontwikkelingen te raken. Geen van de locaties zal daarom zonder knelpunten/aandachtspunten zijn. Om uiteindelijk een optimaal en haalbaar voorkeursalternatief te kunnen kiezen, is het belangrijk om in de locatiestudie voldoende oplossings- en afwegingsruimte te behouden en er zeker van te zijn dat er geen realistische zoeklocaties over het hoofd worden gezien. Daarom worden in deze fase alleen harde belemmeringen uitgesloten in de voorverkenning. Zo is het bijvoorbeeld niet wenselijk om het nieuwe hoogspanningsstation te realiseren in gebieden met UNESCO-werelderfgoed status of om bijvoorbeeld natuurgebieden te kruisen. Ook kan een locatie niet wenselijk zijn omdat er veel belangrijke aandachtspunten zijn. Echter, daar waar het nog niet gaat om vastgestelde plannen, of waar mogelijk met technische oplossingen toch iets haalbaar is, worden locaties niet op voorhand uitgesloten.

In dit hoofdstuk wordt het trechteringsproces van de voorverkenning toegelicht. De kansrijke zoeklocaties die hier uitkomen, zullen verder worden onderzocht in de verkenningsfase van de projectprocedure. Het gaat nu dus op een eerste filtering op een laag detailniveau. De overgebleven zoeklocaties zullen in een latere fase op een hoger detailniveau worden uitgewerkt.

2.1 Toelichting aanpak trechteringsproces

Bij de ontwikkeling van kansrijke tracéalternatieven is een aantal stappen doorlopen (zie figuur 2-1). Deze stappen zijn onder de figuur nader toegelicht.



Figuur 2-1 Trechteringsproces

Stap 1: vaststellen zoekgebied aan de hand van netstrategische uitgangspunten
Als eerste stap wordt het zoekgebied voor het nieuwe 380/150kV-hoogspanningsstation vastgesteld. De omvang en begrenzing van het zoekgebied wordt zodanig gekozen dat er, rekening houdend met de andere ruimtelijke uitgangspunten (stap 3), voldoende mogelijkheden zijn om een nieuw station te ontwikkelen langs de hoogspanningsverbinding Diemen-Breukelen. Het zoekgebied is gekozen aan de hand van twee netstrategische uitgangspunten (zie verdere onderbouwing van de netstrategische uitgangspunten in paragraaf 2.2.1):

1. Een stationslocatie zo dicht mogelijk bij de bestaande 380kV-verbinding Diemen-Breukelen Kortrijk verdient de voorkeur aangezien het station met een bovengrondse 380kV-verbinding moet worden aangesloten op de bestaande 380kV-verbinding die loopt tussen de 380kV-stations Diemen en Breukelen Kortrijk.
2. Een bovengrondse 380kV-verbinding met een grotere afstand dan 2 kilometer van de bestaande 380kV-verbinding geeft een dermate grote ruimtelijke impact dat een dergelijke locatie onhaalbaar wordt geacht.

Stap 2: vaststellen zoeklocaties aan de hand van gebiedskenmerken
Binnen het zoekgebied zijn verschillende mogelijkheden om een hoogspanningsstation te realiseren. Op basis van gebiedskenmerken zoals woningen, water en infrastructuur worden zoeklocaties ingetekend die een aaneengesloten gebied zijn en niet doorkruist worden door autowegen, spoor en primaire watergangen.

Stap 3: toets ruimtelijke uitgangspunten
De zoeklocaties worden getoetst aan de volgende ruimtelijke uitgangspunten (zie nadere onderbouwing van de ruimtelijke uitgangspunten in paragraaf 2.2.2):

1. Het oppervlak van de stationslocatie bedraagt 400 bij 500 meter, dus 20 hectare groot. Inclusief veiligheidsmaatregelen bedraagt het oppervlak 25 hectare. Er wordt gebruik gemaakt van het standaard Air Insulated Station (AIS)
2. De stationslocatie ligt niet op UNESCO-werelderfgoed gebied.
3. De stationslocatie ligt niet op Natura-2000 grondgebied.
4. Het station en de verbinding hiervan mag geen woningkern raken.
5. De stationslocatie heeft geen overlap van bovenregionale infrastructuur

Stap 4: toets aan criteria
In deze stap zijn de zoeklocaties, die voldoen aan de uitgangspunten uit voorgaande stappen, nader beschouwd op basis van de uitvoerbaarheid van het project en/of het optreden van grote effecten. Daarbij wordt gekeken naar de aspecten uit het PVE van TenneT (zie paragraaf 2.3 voor de beoordelingscriteria en -methode).

Stap 5: kansrijke zoeklocaties
De kansrijke zoeklocaties worden verder toegelicht.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Netstrategische uitgangspunten

Aantakking op bestaande 380kV- verbinding Diemen en Breukelen Kortrijk
De stationslocatie dient gunstig te liggen ten opzichte van de te voeden 150kV-stations in en rond Amsterdam Zuidoost. Hierdoor worden de hinder tijdens de aanlegfase, de ruimteclaim, de maatschappelijke kosten en de onderhouds- en beheeropgave van TenneT zoveel mogelijk beperkt. Het gaat hierbij om een gebied ten oosten van Amsterdam Zuidoost, tussen de noord- en zuidgrens van Amsterdam Zuidoost. Dit komt overeen met het gebied tussen hoogspanningsstation Diemen in het noorden. In het zuiden wordt het zoekgebied afgebakend ter hoogte van Nigtevecht.

Afstand 2 kilometer tot de bestaande 380kV-verbinding
Voor het zoekgebied is gekozen voor een afstand van twee kilometer tot de bestaande 380kV-verbinding Breukelen – Diemen. Hier is voor gekozen omdat er verwacht wordt dat hierin alle realistische locaties voor het hoogspanningsstation onderzocht kunnen worden. Dit komt doordat het gebied aan de oost- en westkant wordt begrensd door de woonkernen van Weesp en Diemen/Amsterdam. Aan de noordzijde wordt het zoekgebied begrensd aan door het IJmeer en aan de zuidzijde door de Stelling van Amsterdam.

Bovendien worden door een afstand te hanteren van twee kilometer vanaf de bestaande verbinding de hinder tijdens de aanlegfase, de ruimteclaim, de maatschappelijke kosten en de onderhouds- en beheeropgave van TenneT zoveel mogelijk beperkt.

2.2.2 Ruimtelijke uitgangspunten

De stationslocatie ligt niet op UNESCO-werelderfgoed gebied
De stationslocatie of de verbinding hiervan ligt niet op grondgebied van UNESCO-werelderfgoed. De minister mag geen projectbesluit nemen dat de kernkwaliteiten van UNESCO-werelderfgoed aantast op grond van artikel 9.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Dit artikel bepaalt dat het Rijk geen projectbesluit kan vaststellen als het project de kernkwaliteiten van werelderfgoed of van erfgoed op de voorlopige lijst werelderfgoed aantast. Dit is een belangrijke wettelijke bescherming die ervoor zorgt dat de unieke en universele waarden van werelderfgoederen behouden blijven voor toekomstige generaties.

Het UNESCO-werelderfgoed heeft ook een bufferzone. Dit is een zone waar mogelijk effecten kunnen optreden door externe werking. De bufferzones van het UNESCO-werelderfgoed zijn in deze studie niet als ruimtelijk uitgangspunt gehanteerd, maar als criteria In een vervolgfase zal een Heritage Impact Assessment (HIA) uit moeten wijzen of effecten op de kernkwaliteiten van UNESCO-werelderfgoed al dan niet zijn te mitigeren.

Het betreft een aaneengesloten AIS station van 25 hectare
TenneT bouwt hoogspanningsstations standaard in AIS-vorm (Air Insulated Switchgear). Hierbij staat de schakelinstallatie in de openlucht. Daarnaast bestaan er hoogspanningsstations met een gesloten schakelinstallatie (GIS= Gas Insulated Switchgear) Bij een GIS-station wordt SF-6-gas gebruikt en is de schakelinstallatie in een gebouw geplaatst. Een GIS-station kent een kleiner ruimtebeslag dan een AIS-station, maar het is daarentegen wel een relatief groot gebouw, omdat de transformatoren in een gebouw geplaatst moeten worden.

Het realiseren van een betrouwbaar hoogspanningsnet met een zeer hoog niveau van leveringszekerheid is waar TenneT verantwoordelijk voor is. Mede daarom kiest TenneT voor AIS-stations. Dit geldt voor alle spanningsniveaus: 380/220/150/110kV. Het realiseren van een AIS-station is een technisch uitgangspunt van de opgave. AIS is namelijk robuust voor het elektriciteitsnet van TenneT. TenneT bouwt een AIS-station tenzij dat ruimtelijk niet mogelijk is.

Daarnaast zijn AIS-installaties minder gevoelig voor storingen. Ze zijn gemakkelijker te inspecteren en sneller te repareren als er tóch een storing is. Bovendien bevat een AIS-installatie veel minder SF6-gas dan een GIS-installatie. SF6-gas is, wanneer het onverhoopt tot een lekkage komt, zeer slecht voor het milieu. SF6 is een fluorgas met een zeer hoge C02-uitstoot: 1kg SF6 = 23.600kg CO2. De wetgeving voor dit en andere broeikasgassen wordt strenger en zal het gebruik van SF6 verder beperken. Alleen als in het zoekgebied voor het geplande hoogspanningsstation nergens ruimte beschikbaar is voor een AIS-station, dan komt de GIS-optie in beeld.

Naast de impact die een GIS-station heeft op de leveringszekerheid, zal het realiseren van een GIS-station ook tot vertraging leiden, omdat het engineeringsproces langer duurt dan bij een AIS-station.

Zoals benoemd is in een Quickscan onderzocht of er alternatieven zijn met een gescheiden station. Deze is als bijlage bij deze voorverkenning toegevoegd. In dit hoofddocument is het uitgangspunt dat het gecombineerd gerealiseerd wordt. Dit heeft de volgende voordelen:

- Een 380/150kV combi-station is het standaard design van TenneT. Dat betekent dat het basisontwerp hiervoor sneller klaar ligt dan voor een oplossing waarbij het 380kV en het 150kV deel los van elkaar staan. Het kost dus minder tijd om een gecombineerd station aan te leggen.
- Bij een 380/150kV combi-station zijn er geen extra kabels en geen extra tracering voor de kabels die de twee stations met elkaar verbinden nodig. Dit zorgt voor minder tijd in de ontwerpfase, minder ruimte in de ondergrond en bewoners die daardoor geraakt zouden worden.
- Technisch is een 380/150kV combi-station voordelig omdat er in vergelijking tot een gesplitst station geen kabeleindsluitingen en moffen (locaties in de grond waar stukken kabels van dezelfde kabelloop aan elkaar verbonden worden) nodig zijn. Deze zijn storingsrisico's, waardoor deze zo min mogelijk toegepast worden in het landelijke hoogspanningsnet.
- Omdat een 380/150kV combi-station het standaard design is en zo minder uren, materieel en inzet vergt dan een maatwerk oplossing zou een combi-station ook op de factor kosten beter scoren.

De stationslocatie raakt geen woningkern
Voor het thema gevoelige bestemmingen en bebouwing worden in de beoordeling van zoekgebieden woningkernen vermeden. Het realiseren van een bovengrondse 380kV-verbinding over een langere afstand door een grote woonkern is als onhaalbaar beoordeeld vanwege het voorzorgbeleid voor magneetvelden. Rondom verspreide woningen en op industriegebieden is vaak in de nadere uitwerking maatwerk mogelijk voor de inpassing en geldt geen directe uitsluiting.

Wat is een 'woningkern'?
Het doel van de aanduiding 'woningkern' is om het plangebied zo in te kaderen dat alleen gebieden overblijven waar redelijkerwijs een verbinding te realiseren is. De aanduiding 'woningkern' is geen concreet begrip en kent ook geen harde grens. Relevant hierbij is het vigerende voorzorgbeleid voor gezondheidsaspecten van elektromagnetische velden, zoals ook vastgelegd in de NOVI. Dit beleid schrijft voor dat zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, te voorkomen dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij gevoelige bestemmingen, zoals woningen, binnen de 0,4 microtesla contour van een bovengrondse verbinding aanwezig zijn (zie ook rivm.nl/hoogspanningslijn). Het is voor deze verbinding naar verwachting niet redelijkerwijs mogelijk om overal om de bestaande gevoelige bestemmingen heen te traceren. In die gevallen zal TenneT de bewoner/eigenaar aanbieden om de woning aan te kopen. Om maximale oplossingsruimte over te houden, zijn deze aanduidingen in de trechtering 'voorzichtig toegepast'; daar waar twijfel is over inpasbaarheid van een verbinding volgt nu nog geen uitsluiting. Deze aanduiding kan in het hierna volgend studie verder worden onderzocht en aangescherpt.

De stationslocatie heeft geen overlap van bovenregionale infrastructuur
Het hoogspanningsstation mag niet overlappen met bovenregionale infrastructuur zoals autowegen, primaire watergangen en spoorwegen, omdat de impact van het hoogspanningsstation anders te groot is.

De stationslocatie ligt niet op Natura-2000 grondgebied.
Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn zijn aangewezen. Voor al deze gebieden gelden instandhoudingsdoelen. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat deze instandhoudingsdoelen niet in gevaar mogen worden gebracht. Om dit toetsbaar te maken, kent de Omgevingswet voor projecten en andere handelingen (zowel bestaand als nieuw) die gevolgen voor soorten en habitattypen van de betreffende gebieden zouden kunnen hebben, een vergunningplicht. Een vergunning voor een project wordt alleen verleend wanneer zeker is dat de instandhoudingsdoelen van het gebied niet in gevaar worden gebracht. Hiervan mag alleen worden afgeweken wanneer alternatieve oplossingen voor het project ontbreken en wanneer sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang.

2.3 Beoordelingscriteria

De beoordelingscriteria voor het station zijn grotendeels gebaseerd op het Programma van Eisen (PvE) 00.002 van TenneT. Daar zijn criteria aan toegevoegd die relevant zijn in dit specifieke zoekgebied en criteria die uit werksessies zijn gekomen. Zie bijlage ‘beoordelingscriteria werksessie’ voor een toelichting welke criteria wel en welke niet in de voorverkenning zijn meegenomen vanuit de werksessies. Het gaat bijvoorbeeld om de criteria bereikbaarheid van het hoogspanningsstation (in de aanlegfase) en de verbinding naar de te voeden 150kV-stations. Deze worden in deze fase nog niet meegenomen om de onderzoekslast in deze fase behapbaar te houden. In de vervolgfase(s) van het project worden deze criteria verder onderzocht.

In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt welke criteria van het PvE gebruikt zijn bij de beoordeling. Voor het overzicht zijn de criteria onderverdeeld in thema’s (bijvoorbeeld bodem en water). In Tabel 2.1 staan de criteria voor de deelgebieden voor het 380/150kV-station. Onder de tabel is de beoordelingsmethodiek beschreven.

Tabel 2-1 Beoordelingskader

Criterium
Archeologie, cultuurhistorie en landschap
Archeologische monumenten van hoge waarde aanwezig (AMK, 2012)
Archeologische verwachtingswaarde middelhoog- en hoog
Aardkundige monumenten
Landschappelijke inpassing
(Rijks)monument aanwezig
Bufferzone Stelling van Amsterdam
Bodem en water
Bodemverontreiniging
Zettingsgevoelige gebieden (0,1 – 1 meter)
Nabij of in waterkeringen
Waterwingebied
Waterberging
Overstromingsdiepte >2 meter (kans per 10.000 jaar)
Beïnvloeding en veiligheid

Beheerzones wegen
Nabij vliegvelden
Nabijheid spoorwegen
BRZO-locaties
Windturbines
Hogedruk (HD) aardgasleidingen aanwezig
Niet-gesprongen explosieven
Waterleiding WRK-II
50kV-netwerk Liander (ondergronds)
Luchthavenbesluit Schiphol
Natuur
NNN-gebied
Provinciaal gebied
Weidevogelleefgebied
Houtopstanden
Bereikbaarheid (assets)
Tracé verbinding 380- en 150kV (waaronder Amsterdam-Rijnkanaalkruising)
Ruimtelijke aspecten
Aantal woningen
Schade en hinder (bebouwing binnen 40 meter)
Geluid (geluidsgevoelige objecten binnen 500 meter)
Ruimtelijke ontwikkelingen
Zon- en windzoekgebieden (RES)
Recreatiegebieden
Toekomstige ontwikkelingen

Beoordelingsmethodiek

De zoeklocaties voor een nieuw hoogspanningsstation zijn beoordeeld aan de hand van het planologische beoordelingskader. De resultaten van deze beoordeling zijn weergegeven in hoofdstuk 5. Hiervoor zijn de zoeklocaties beoordeeld op realiseerbaarheid aan de hand van het beoordelingskader op basis van de volgende vraag:

- Zijn er ruimtelijke belemmeringen of aandachtspunten en zo ja, welke mitigerende maatregel is denkbaar?

Hierbij is de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

Score	Impact op realiseerbaarheid
0	De belemmering heeft geen of nauwelijks effect ten aanzien van de realiseerbaarheid
-	De belemmering heeft een (mogelijk) effect ten aanzien van de realiseerbaarheid

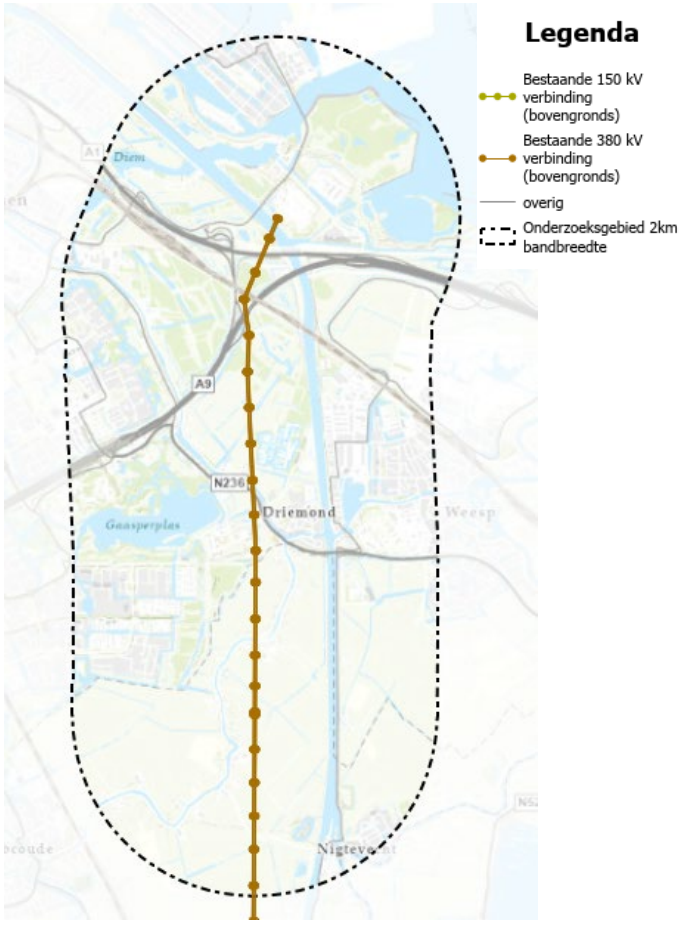
Als er sprake is van een (mogelijk) negatief effect, is dit effect kwalitatief beschreven. In gevallen waarbij dit mogelijk was, is dit bovendien onderbouwd aan de hand van GIS-data, bijvoorbeeld in aantallen hoeveel er van een criterium in de zoeklocatie aanwezig zijn of een percentage waarmee overlap met een zoeklocatie is. De waarde die gebruikt is, staat tussen haakjes in de kop van de tabel weergegeven. Het kan ook zijn dat een (mogelijk) negatief effect in een (groot) deel van een zoeklocatie van toepassing is, of dat er meerdere aandachtspunten gezamenlijk tot een knelpunt lijden. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de fysieke ruimte door meerdere aandachtspunten beperkt wordt. In de conclusie wordt een kwalitatieve weging aan de aandachtspunten gegeven. Daar waar mogelijk zijn mitigerende maatregel(en) beschreven.

3 Vaststellen zoeklocaties

In dit hoofdstuk wordt stap 1: vaststellen zoekgebied en stap 2: vaststellen zoeklocaties van het trechteringsproces doorlopen. Hierin wordt de eerste stap gezet in het werken van grof naar fijn. Aan de hand van netstrategische uitgangspunten wordt het zoekgebied bepaald. Vervolgens worden aan de hand van gebiedskenmerken zoeklocaties bepaald.

3.1 Vaststellen zoekgebied

Het zoekgebied wordt vastgesteld aan de hand van netstrategische uitgangspunten, zoals beschreven in paragraaf 2.1.1. Het zoekgebied is opgenomen in onderstaande figuur.



Figuur 3-1 Zoekgebied 380/150kV-hoogspanningsstation

Het zoekgebied ligt ten oosten van Amsterdam Zuidoost, tussen de noord- en zuidgrens van Amsterdam Zuidoost. Dit komt overeen met het gebied tussen hoogspanningsstation Diemen in het noorden. In het zuiden wordt het zoekgebied afgebakend door UNESCO-werelderfgoed gebied de Stelling van Amsterdam. De omvang en begrenzing van het zoekgebied is zodanig gekozen dat er, rekening houdend met de andere uitgangspunten, voldoende mogelijkheden zijn om een nieuw hoogspanningsstation met verbinding te realiseren.

3.2 Vaststellen zoeklocaties

Binnen het zoekgebied zijn verschillende zoeklocaties voor het hoogspanningsstation mogelijk. Op basis van de netstrategische uitgangspunten en gebiedskenmerken zijn logische zoeklocaties ingetekend. Deze zijn opgenomen in onderstaande afbeelding. Onder de afbeelding wordt een korte beschrijving gegeven van de zoeklocaties.



Nr.	Benaming zoeklocatie
1	Diemer Vijfhoek/Overdiemen
2a	Overdiemerpolder
2b	Diemerbos
2c	Knooppunt Diemen
3	Bloemendalerpolder
4	Bedrijventerrein Noord
5	Gemeenschapspolder
6	Waternet Amsterdam Zuidoost
7	Aetsveldsepolder Oost
8	Aetsveldsepolder West
9	Broekzijdsche Polder

Figuur 3-2 Zoeklocaties

3.3 Beschrijving zoeklocaties

1: Diemer Vijfhoek/Overdiemen
Zoeklocatie 1 bestaat uit zuidelijk deel Overdiemen en noordelijk (buitendijks) deel Diemer Vijfhoek, en bestaat uit een natuurgebied en een elektriciteitscentrale. Aan de westkant bevindt zich Fort Diemerdam. Verder loopt door het gebied de oostelijke ontsluitingsweg van de wijk IJburg (S114). Ook zijn er een kraanverhuurbedrijf en een grootschalige winkelstrip aanwezig. De locatie wordt begrensd door het IJmeer (noordwest tot zuidoost), autosnelweg A1 (zuid), het Amsterdam-Rijnkanaal (zuidwest) en het riviertje de Derde Diem (west). Het noordelijk deel van de locatie is aangewezen als bufferzone voor de Hollandse Waterlinies (Werelderfgoed). Fort Diemerdam is hierbij aangewezen als kerngebied. Aan de noordkant wordt de locatie begrensd door Natura-2000 gebied.

2a: Overdiemerpolder
Deze zoeklocatie bestaat uit recreatiegebied met bebossing, agrarisch land en woningen. Ten zuiden wordt de zoeklocatie begrensd door de A1. Aan de overige kanten wordt de zoeklocatie begrensd door Diem/de Diemen en het Amsterdam Rijnkanaal.

2b: Diemerbos
Deze locatie bestaat voornamelijk uit het Diemerbos, een bos met hoge recreatieve waarde voor omwonenden en bewoners van Amsterdam Zuidoost, Oost en IJburg, Diemen en Weesp, en uit horeca, woningen, bedrijven en een zorgboerderij. In het midden van het gebied is een waterloop aanwezig. De locatie wordt begrensd door de spoorlijn tussen Amsterdam en Hilversum (noordoost), autosnelweg A9 (zuidoost), de Gaasp (zuidwest) en een bedrijventerrein (west). Door het bos lopen regionale fietsverbindingen. Verder diverse wandel- en ruiterpaden, een speelbos en speel-/ligweides. Recreatief is het bos van groot belang voor Diemen en Amsterdam Oost, IJburg en Amsterdam Zuidoost.

2c: Knooppunt Diemen
Deze zoeklocatie ligt ingeklemd in een knooppunt van autosnelwegen en spoorwegen. Het is een slagenlandschap dat begroeid is met bomen. Er staan hoogspanningsmasten in het gebied. Het gebied wordt begrensd door het Amsterdam-Rijnkanaal (noordoost), de oostelijke ontsluitingsweg S114 van de Amsterdamse wijk IJburg (oost tot zuidwest) en het riviertje De Diemen (noordwest).

3: Bloemendalerpolder
De Bloemdalerpolder is een slagenlandschap, met weilanden en sloten in een patroon van strokenverkaveling. Het gebied wordt omsloten door autosnelweg A1 (noord), een woningbouwlocatie van Weesp (oost), de spoorlijn tussen Amsterdam en Hilversum (zuid) en het Amsterdam-Rijnkanaal (west).

4: Bedrijventerrein Noord
Het bedrijventerrein Noord in Weesp is een gebied met lage bedrijfsbebouwing met loodsen. Ook is er een rioolwaterzuiveringsinstallatie aanwezig. Het wordt omsloten door de spoorlijn tussen Amsterdam en Hilversum (noord), een woonwijk in Weesp (oost), een jachthaven (zuid) en het Amsterdam-Rijnkanaal (west).

5: Gemeenschapspolder
De Gemeenschapspolder is een gebied met een slagenlandschap van weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Sommige delen zijn begroeid met bomen. Verder is er een groot gebied met volkstuinen aanwezig en er is lintbebouwing langs de dijk. Ook zijn er enkele regionale fietsroutes, diverse wandel- en ruiterpaden aanwezig. Recreatief is de polder van groot belang voor de inwoners van Diemen en Amsterdam Oost, IJburg en Zuidoost. Het gebied wordt

omsloten door de spoorlijn tussen Amsterdam en Hilversum (noord), het Amsterdam-Rijnkanaal (oost), het dorp Driemond en het riviertje de Gaasp (zuid) en de autosnelweg A9 (west).

6: Waternet Amsterdam Zuidoost
Deze locatie ligt deels in de provincie Noord-Holland en deels in de provincie Utrecht. Het wordt gekenmerkt door een slagenlandschap met weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Er is een drinkwaterbedrijf van Waternet in het gebied. Ook zijn er enkele grote boerderijen aan de randen van het gebied. Het wordt omsloten door het riviertje de Gaasp (noord, noordoost), het riviertje de Gein (west, zuidoost), het randpark van de woonwijk Gein (west) en de Gaasperplas (noordwest). De zuidpunt van het gebied grenst aan of valt net buiten een aangewezen bufferzone voor de Hollandse Waterlinies (Werelderfgoed).

7: Aetsveldsepolder Oost
Deze locatie kenmerkt zich vooral door een slagenlandschap met weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Verder zijn er een golfbaan, een volkstuinencomplex en enkele grotere boerderijen aanwezig. Het gebied wordt omsloten door de provinciale autoweg Gooilandseweg (N236) (noord), de woonwijk Aetsveld in Weesp (Oost), een continuering van het slagenlandschap (zuid) en het Amsterdam-Rijnkanaal (west). Het oostelijke deel van dit gebied is aangewezen als bufferzone of als kerngebied van de Hollandse Waterlinies (Werelderfgoed).

8: Aetsveldsepolder West
Deze locatie ligt in de provincie Utrecht en kenmerkt zich door een slagenlandschap met weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Er zijn verder enkele grotere boerderijen met veel bijgebouwen aanwezig. De locatie wordt begrensd door de Provincialeweg (N236) (noord), het Amsterdam-Rijnkanaal (oost), een voortzetting van het slagenlandschap (zuid) en het riviertje de Gein (west). Het zuidelijk deel van dit gebied is aangewezen als bufferzone of als kerngebied van de Hollandse Waterlinies (Werelderfgoed).

9: Broekzijdsche Polder
Deze locatie ligt in de provincie Utrecht en kenmerkt zich door een slagenlandschap met weilanden en sloten in een strokenverkaveling. Er zijn verder enkele boerderijen met bijgebouwen aanwezig.
Het gebied wordt begrensd door Amsterdamse woonwijken Gaasperdam en Gein (noord), het riviertje de Gein (oost en zuid) en de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht (zuid).
Het volledige gebied is aangewezen als bufferzone of als kerngebied van de Hollandse Waterlinies (Werelderfgoed).

4 Toetsing aan ruimtelijke uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden alle zoeklocaties getoetst aan de ruimtelijk uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 2.2. Zoeklocaties die niet voldoen aan de ruimtelijk uitgangspunten worden niet als kansrijk gezien en daarom niet verder onderzocht. Zoeklocaties die wel voldoen aan de ruimtelijk uitgangspunten worden verder beoordeeld in hoofdstuk 5.

4.1 Ruimtelijke uitgangspunten

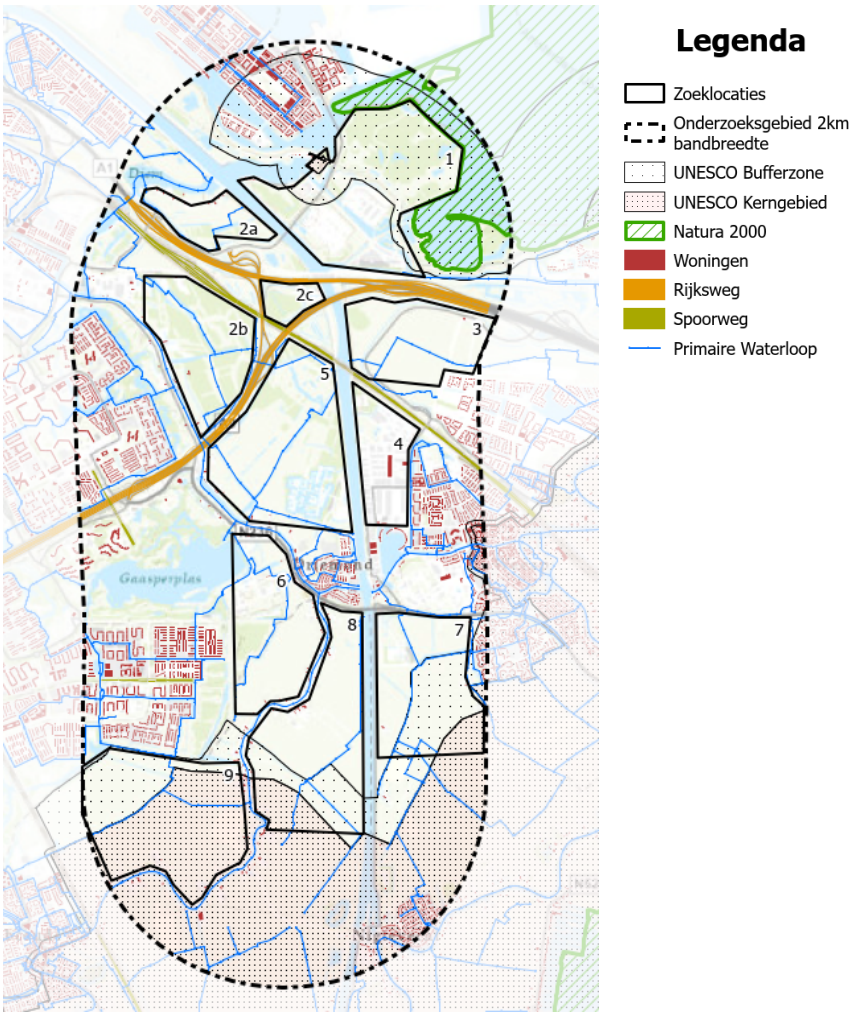
De toetsing in deze stap gebeurt op basis van de ruimtelijke uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 2.2. Dit betreffen de volgende ruimtelijke uitgangspunten:

1. Het oppervlak van de stationslocatie bedraagt 400 bij 500 meter, dus 20 hectare groot. Inclusief veiligheidsmaatregelen bedraagt het oppervlak 25 hectare. Er wordt gebruik gemaakt van het standaard Air Insulated Station (AIS)
2. De stationslocatie ligt niet op UNESCO-werelderfgoed gebied.
3. De stationslocatie ligt niet op Natura-2000 grondgebied.
4. Het station en de verbinding hiervan mag geen woningkern raken.
5. De stationslocatie heeft geen overlap van bovenregionale infrastructuur

4.2 Toetsing

In onderstaand figuur zijn de belemmeringen door de ruimtelijke uitgangspunten op de kaart weergegeven. In tabel 4.1 is de toetsing aan ruimtelijke uitgangspunten in tabelvorm opgenomen. Hierin is te zien dat er voor zoeklocaties 1, 7, 8 en 9 beperkingen optreden vanuit UNESCO-werelderfgoed. Voor al deze deelgebieden geldt echter dat er voldoende ruimte overblijft om het gecombineerde hoogspanningsstation in de standaardvorm te realiseren. Ze zullen daarom mee worden genomen in verdere toetsing. Vanuit Natura 2000 treden er geen beperkingen op in het zoekgebied, omdat er geen oppervlakteverlies optreedt. Ook voldoen alle zoeklocaties aan de netstrategische uitgangspunten ‘aantakking op bestaande 380kV-hoogspanningslijn’ en ‘afstand 2 kilometer tot bestaande 380kV-hoogspanningslijn’.

In tabel 4.2 is het aantal hectare van de zoeklocaties opgenomen, na aftrek van UNESCO-werelderfgoed (zonder bufferzone) en Natura 2000. Vervolgens is met een GIS-analyse onderzocht of het gecombineerde 380/150kV-hoogspanningsstation in de standaardvorm op deze locaties past. Het kan bijvoorbeeld zijn dat de zoeklocatie wel voldoende ruimte heeft, maar niet in de benodigde vorm. Uit deze toetsing blijkt dat dit zoeklocaties 2a en 2c niet het geval is. Hierdoor vallen deze zoeklocaties in deze toetsing af.



Figuur 4-1 Zoeklocaties met ruimtelijke uitgangspunten

Tabel 4-1 Toetsing aan ruimtelijke uitgangspunten

Zoeklocatie	Station raakt geen woning-kernen	Geen overlap met infra-structuur	Ligging buiten UNESCO-werel-derfgoed	Ligging buiten Na-tura-2000
1	✓	✓	X*	✓
2a	✓	✓	✓	✓
2b	✓	✓	✓	✓
2c	✓	✓	✓	✓
3	✓	✓	✓	✓
4	✓	✓	✓	✓
5	✓	✓	✓	✓
6	✓	✓	✓	✓
7	✓	✓	X*	✓
8	✓	✓	X*	✓
9	✓	✓	X*	✓

*: Delen van de zoeklocaties liggen binnen UNESCO-werelderfgoed. In tabel 4-2 is het oppervlak van de zoeklocaties weergegeven. In de tabel is te zien dat er echter voldoende ruimte is om het station te realiseren buiten het UNESCO-werelderfgoed gebied

(✓= voldoet aan beschreven criterium, X= voldoet niet aan beschreven criterium

Tabel 4-2 Toetsing oppervlakte na aftrekking van Natura-2000 en UNESCO-werelderfgoed

Zoeklocatie	Oppervlakte (ha)	Past het gecombineerde 380/150kV-station in de standaardvorm?
1	206,1	✓
2a	42,5	X
2b	108,8	✓
2c	19,4	X
3	106,9	✓
4	60,8	✓
5	183,4	✓
6	121,6	✓
7	123,2	✓
8	147,5	✓
9	59,3	✓

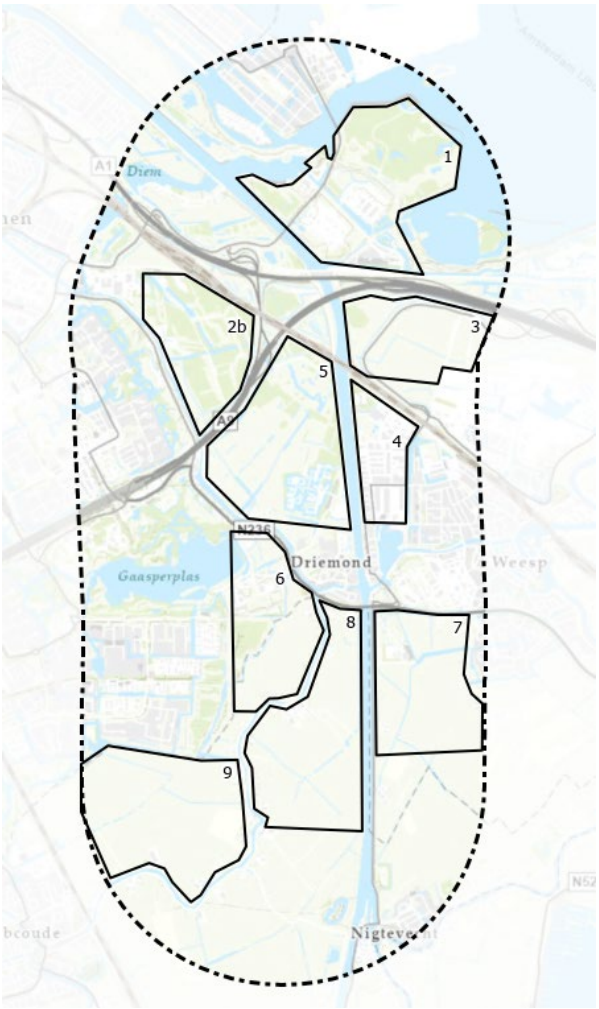
4.3 Conclusie toetsing

Vanwege een gebrek aan fysieke ruimte voor een gecombineerd 380/150kV-hoogspanningsstation vallen zoeklocaties 2a en 2c af voor verdere verkenning.

Zoeklocaties 1, 2b, 3, 4, 5, 6, 7, 8 en 9 worden in het volgende hoofdstuk getoetst op de criteria.

5 Toetsing aan criteria

In het vorige hoofdstuk zijn elf mogelijke zoeklocaties getoetst aan de ruimtelijke uitgangspunten. Zoeklocaties 2a en 2c voldoen niet aan de ruimtelijke uitgangspunten. De resterende zoeklocaties worden in dit hoofdstuk nader onderzocht op haalbaarheid. De zoeklocaties die nader worden onderzocht zijn weergegeven in figuur 5.1. In paragraaf 5.1 is de totaalbeoordeling van de zoeklocaties weergegeven. Daaronder wordt per thema dieper ingegaan op de beoordeling.



Figuur 5-1 Zoeklocaties

5.1 Totaalbeoordeling

In deze paragraaf wordt de totaalbeoordeling van de zoeklocaties weergegeven. Hierbij is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

Tabel 5-1 Totaalbeoordeling

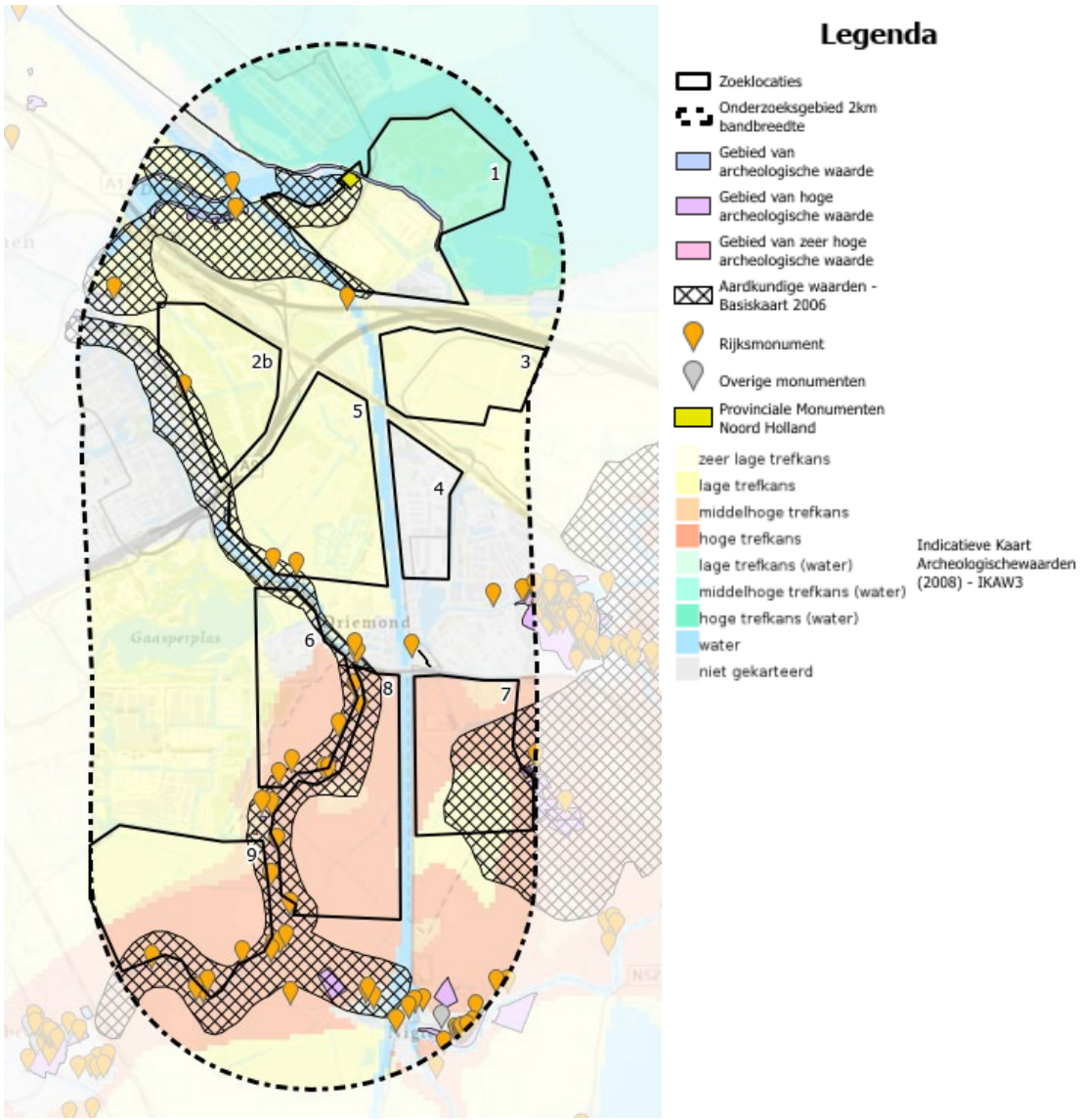
Criteria	1	2b	3	4	5	6	7	8	9
Archeologie. cultuurhistorie en landschap									
Archeologische monumenten van hoge waarde aanwezig (AMK, 2012)	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Archeologische verwachtingswaarde middelhoog- en hoog	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Aardkundige monumenten	-	-	0	0	0	-	-	-	-
Landschappelijke inpassing	-	-	-	0	-	-	-	-	-
(Rijks)monument aanwezig	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Bufferzone Stelling van Amsterdam	-	0	0	0	0	0	-	-	-
Bodem en water									
Bodemverontreiniging	-	0	0	0	0	0	0	0	-
Zettingsgevoelige gebieden (0,1 – 1 meter)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nabij of in waterkeringen	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Waterwingebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Waterberging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overstromingsdiepte >2 meter (kans per 10.000 jaar)	0	0	-	-	-	0	-	0	0
Beïnvloeding en veiligheid									
Beheerzones wegen	-	0	-	-	-	-	-	0	0
Nabij vliegvelden	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nabijheid spoorwegen	0	0	0	0	0	0	0	0	0

0	De belemmering heeft geen of nauwelijks effect ten aanzien van de realiseerbaarheid
-	De belemmering heeft een (mogelijk) effect ten aanzien van de realiseerbaarheid

Criteria	1	2b	3	4	5	6	7	8	9
BRZO-locaties	0	0	0	-	0	0	0	0	0
Windturbines	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hogedruk (HD) aardgasleidingen aanwezig	-	-	-	-	-	-	0	0	0
Niet-gesprongen explosieven	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Waterleiding WRK-II	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50kV-netwerk Liander (ondergronds)	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Luchthavenbesluit Schiphol	0	-	0	0	0	0	0	0	-
Natuur									
NNN-gebied	-	-	0	0	-	0	0	0	0
Provinciaal gebied	-	-	-	0	-	-	-	-	-
Weidevogelleefgebied	0	0	0	0	0	0	-	0	0
Houtopstanden	-	-	-	-	-	-	0	0	0
Bereikbaarheid (assets)									
Verbinding 380- en 150kV (waaronder Amsterdam-Rijnkanaalkruising)	-	-	-	-	0	0	-	0	-
Ruimtelijke aspecten									
Aantal woningen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schade en hinder (bebouwing binnen 40 meter)	-	0	0	-	0	0	-	0	0
Geluid (geluidsgevoelige objecten binnen 500 meter)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ruimtelijke ontwikkelingen									
Zon en windzoekgebieden (RES)	-	0	0	0	-	-	0	0	0
Recreatiegebieden	0	-	0	0	-	0	0	0	0
Toekomstige ontwikkelingen	0	0	-	0	0	0	0	0	0

5.2 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

Voor het thema landschap en cultuurhistorie is in de onderstaande paragrafen gekeken naar de aspecten landschap, cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden.



Figuur 5-2 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

Archeologie

In figuur 5.2 is te zien dat er zich een aantal archeologische monumenten bevinden. De meeste archeologische monumenten zijn terreinen met sporen van bewoning. Op grond van vondstmateriaal en opgravingen in de directe omgeving wordt verwacht dat er sporen van bewoning bevinden. Omdat deze zich aan de randen van de zoeklocaties bevinden, worden de archeologische monumenten niet als een planologisch aandachtspunt beoordeeld. In zoeklocatie 1 ligt een terrein met de resten van een dijk. Deze vormt een belangrijk element in de ontginningsgeschiedenis van het gebied.

Bij het thema archeologische verwachtingswaarde is te zien dat de zoeklocaties in de Provincie Utrecht negatief scoren, omdat deze in een gebied van hoge tot middelhoge archeologische verwachtingswaarde liggen.

Aardkunde
In het zoekgebied bevinden zich drie aardkundig waardevolle gebieden: het meest noordelijke bij zoeklocatie 2b is De Diemen, het gebied langs de Gaasp heeft de gelijkwaardige naam de Gaasp. Het meest zuidelijke gedeelte is aardkundig waardevol gebied de Vecht en Aetveldsche polder. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk indien de leesbaarheid van de aardkundige kernkwaliteit in stand blijft. Dit betekent dat het bodemprofiel en reliëf (bijv. door activiteiten als heien, graven en egaliseren) niet significant mogen worden aangetast. Voornamelijk de Gaasp vormt een planologisch aandachtspunt. Door het redelijk significante oppervlakte die het bij de zoeklocaties 1, 2b, 6, 8 en 9 inneemt, zijn deze locaties negatief beoordeeld. Zoeklocatie 5 is neutraal beoordeeld omdat het hier alleen de rand van het zoekgebied beslaat waar reeds bebouwing staat.

Cultuurhistorie
In de vorige stap is UNESCO-werelderfgoed reeds meegenomen omdat realisatie binnen de grenzen hiervan niet haalbaar is. De kans bestaat echter wel dat realisatie binnen de bufferzones van de Stelling van Amsterdam nog wel mogelijk is. Een HIA zal uit moeten wijzen of het voornemen niet-mitigeerbare effecten op de kernwaarden van UNESCO-werelderfgoed heeft. Zoeklocaties 1, 7, 8 en 9 liggen (deels) binnen bufferzones. Deze zijn daarom negatief beoordeeld.

In het zoekgebied bevinden zich veel (Rijks)monumenten. Bijna alle boerderijen langs de Gein zijn aangewezen als Provinciaal monument. Een deel hiervan kent ook de status van een Rijksmonument. Het gaat in bijna alle gevallen om een boerderij. In de beoordeling zijn Rijksmonumenten zwaarder gewogen, omdat deze in de Erfgoedwet zijn beschermd. De bescherming van provinciale monumenten is geregeld in de provinciale omgevingsverordeningen. De zoeklocaties 2b t/m 9 zijn ondanks de aanwezigheid van (Rijks)monumenten niet negatief beoordeeld. Dit komt doordat de monumenten allemaal deel uitmaken van de lintbebouwing en dus aan de rand van de zoeklocaties ligt. Eventuele effecten op de kernwaarden van de Rijksmonumenten slechts beperkt zullen zijn en de haalbaarheid niet in de weg zullen staan. Zoeklocatie 1 is negatief beoordeeld omdat de monumenten middenin de zoeklocatie liggen.

Daarnaast liggen er drie relevante molenbiotopen in het zoekgebied: Stammermolen (zoeklocatie 2b), Gemeenschapspolder (zoeklocatie 5) en de Broekzijdse Molen (op de grens van zoeklocaties 8 en 9).

Landschap
TenneT besteedt veel aandacht aan een goede landschappelijke inpassing van het hoogspanningsnet. Het bouwen, wijzigen en beheren van het net is maatwerk. Altijd zal op en per locatie – dus situationeel – het landschap moeten worden ‘gelezen en begrepen’ om, na afweging van alle omgevingsaspecten, de beste inpassing te realiseren. Zo vroeg als mogelijk in het proces dient op hoofdlijnen onderzocht te worden wat de landschappelijke impact van de alternatieven is. Het onderzoek naar de landschappelijke impact van technische alternatieven richt zich in deze fase op de vraag in hoeverre er sprake is van een ‘goede ruimtelijke ordening’ in het algemeen en daarmee een goede landschappelijke inpassing in het bijzonder.

Met uitzondering van zoeklocatie 4 zijn er voor alle zoeklocaties aandachtspunten met betrekking tot landschap. Dit komt doordat dit de enige zoeklocatie betreft die geen ‘greenfield’ locatie is. Voor alle andere zoeklocaties geldt dat er een impact zal zijn op het landschap. In de vervolgonderzoeken zal landschappelijk onderzoek ervoor moeten zorgen dat het station zo goed

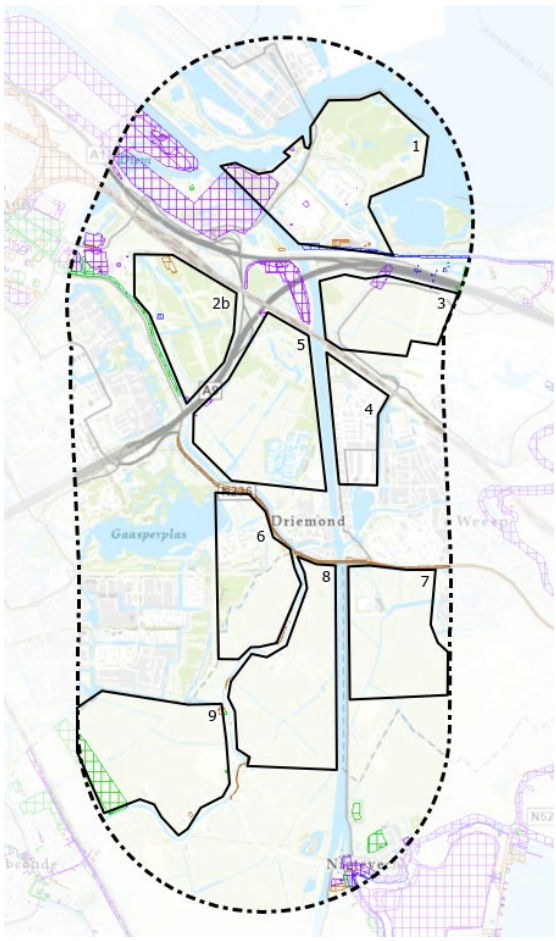
mogelijk in de bestaande structuren wordt ingepast. In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op de kwaliteiten van de landschappen.

Tabel 5-2 Beoordeling archeologie, cultuurhistorie en landschap

Zoek locatie	Archeologische monumenten (ha)	Archeologische verwachtingswaarde (%opp)	Aardkundige monumenten (%opp)	Rijksmonumenten (aantal)	Bufferzones Stelling van Amsterdam	Landschap
1	3,5	0	11	5		
	-	0	-	-	-	-
2b	0,3	0	11	0		
	0	0	-	0	0	-
3	0	0	0	0		
	0	0	0	0	0	-
4	0	0	0	0		
	0	0	0	0	0	0
5	0,2	0	5	2		
	0	0	0	0	0	-
6	0,1	61	19	8		
	0	-	-	0	0	-
7	0,6	70	48	0		
	0	-	-	0	-	-
8	0	99	27	7		
	0	-	-	0	-	-
9	0	64	18	4		
	0	-	-	0	-	-

5.3 Bodem en water

Voor het thema bodem en water is in onderstaande paragrafen gekeken naar de bodemverontreiniging, zettingsgevoeligheid, waterkeringen, waterwingebied, waterbeschermingsgebied en overstromingsdiepte en -kans.



Figuur 5-4 Bodemverontreiniging



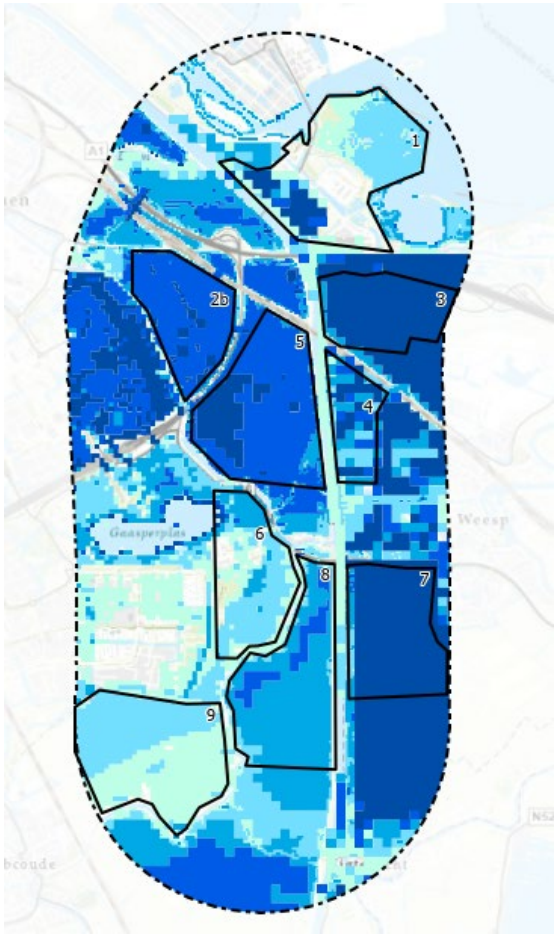
Figuur 5-3 Waterkeringen

Bodemverontreiniging

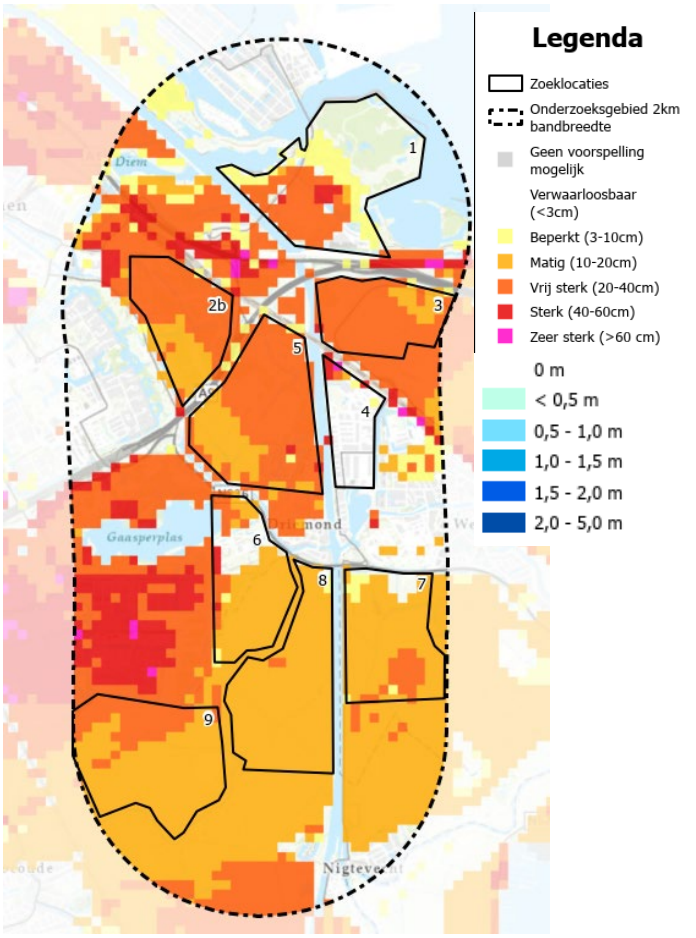
In het zoekgebied is op een aantal gebieden onderzoek gedaan naar bodemverontreinigingen. In zoeklocatie 3 is reeds onderzoek gedaan naar een auto- en motorensloperij. Uit dit onderzoek, dat in 2020 nog is geëvalueerd, blijkt dat de locatie voldoende is onderzocht. Het paarse vlak in zoeklocatie 1 is eveneens voldoende onderzocht. In zoekgebied 1 is er aan de Pampusweg 1 wel een gebied waar onderzoek is vereist. Omwille hiervan scoort de locatie dan ook negatief. Ook zoeklocatie 9 scoort negatief op dit thema. Hier ligt een voormalige stortplaats waar een saneringsplan voor opgesteld dient te worden. De vervuiling is hier ernstig maar niet urgent. Op de andere zoeklocaties zijn enkele gebieden aanwezig die voldoende zijn onderzocht. Het gaat hier voornamelijk om activiteiten die binnen percelen van bestaande woningen hebben plaatsgevonden. Deze zoeklocaties zijn hierom neutraal beoordeeld. Dit betekent echter niet dat de locaties niet verontreinigd zijn. In een latere fase zal een bureau- en/of veldonderzoek dit uit moeten wijzen.

Waterkeringen

In het zoekgebied bevinden zich enkele secundaire waterkeringen. In zoeklocatie 1 zijn de kades aan de randen van het schiereiland waterkeringen. Bij eventuele realisatie van een hoogspanningsstation dient hierbij rekening gehouden te worden met de beheerzones van de waterkering. Verder zijn de wegen aan beide kanten van de Gaasp en Gein secundaire waterkeringen. Deze liggen aan de rand van de zoekgebieden, waardoor de beheerzones van de waterkeringen de realiseerbaarheid van het hoogspanningsstation niet in de weg staat.



Figuur 5-5 Overstromingsdiepte



Figuur 5-6 Zettingsgevoeligheid

Zettingsgevoelige gebieden

Hoewel grote delen van de Nederlandse bodem zettingsgevoelige bodems betreft (veen/kleigronden, ofwel slappe bodems), wenst TenneT in principe geen assets te realiseren in/op deze bodems. Het is immers nagenoeg onmogelijk om assets te realiseren zonder maatregelen te treffen die de stabiliteit van de bodem vergroten en daarmee ongewenste effecten, zoals verzakking van de asset voorkomen.

De noordelijke zoeklocaties (1, 2b, 3 en 5) liggen grotendeels in matig (10 – 20 cm) en vrij sterk (20 – 40 cm) zettingsgebied. De meer zuidelijk gelegen zoeklocaties (6, 7, 8 en 9 liggen grotendeels in een gebied met matige zettingsgevoeligheid. De zettingsgevoeligheid in zoeklocatie 4 staat niet op de kaart, waarschijnlijk omdat dit bebouwd gebied is. Het is echter te verwachten dat de zetting hier ook matig of vrij sterk zal zijn. Omwille hiervan zijn alle zoeklocaties negatief beoordeeld.

Waterwingebieden en waterbergingen

Binnen het zoekgebied liggen geen waterwingebieden of waterbergingen. Het meest dichtstbijzijnde waterbeschermingsgebied is de Horstermeerpolder, ongeveer vier kilometer ten zuiden van zoeklocatie 7. Het meest dichtstbijzijnde waterbergingsgebied ligt bij Baambrugge, op ongeveer drie kilometer ten zuiden van zoeklocatie 9.

Overstromingsdiepte of kans

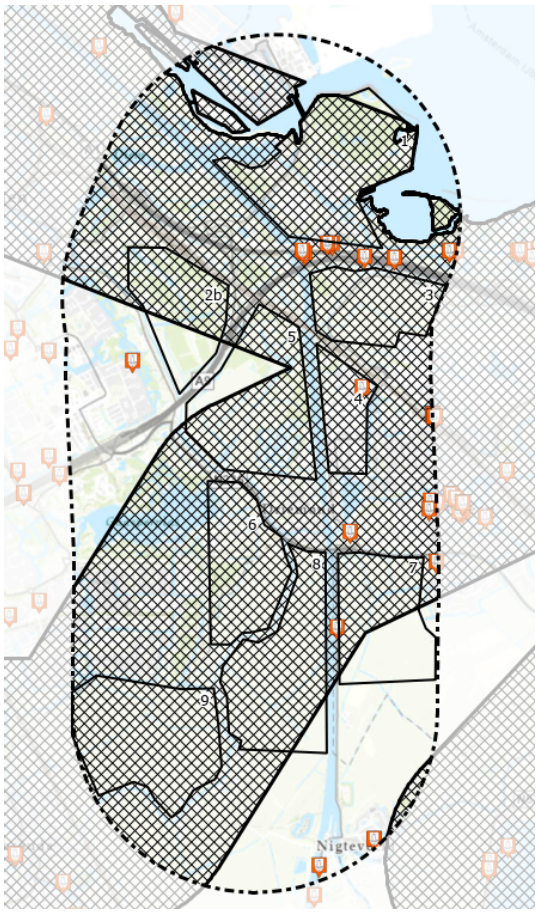
Het grootste deel van het zoekgebied heeft een kleine (1/300 tot 3.000 per jaar) tot zeer kleine (1/3.000 tot 30.000 per jaar) kans om te overstromen. Alleen het meest noordelijke (UNESCO-werelderfgoed) gedeelte van zoeklocatie 1 kent een grote overstromingskans (1/30 per jaar). Hier is goed het effect te zien van de waterkeringen die in de vorige paragraaf zijn beschreven. In de beoordelingstabel zijn de oppervlaktes opgenomen van de gebieden die een overstromingsdiepte groter dan 2 meter hebben, deze locaties zijn minder geschikt. Voor zoeklocaties 1, 8 en 9 er geen gebieden zijn die hieraan voldoen. Bij zoeklocaties 2b en 6 zijn de gebieden dusdanig klein dat dit niet wordt gezien als een planologisch aandachtspunt. Hier is namelijk nog voldoende ruimte in de zoeklocaties om het station te realiseren of eventuele mitigerende maatregelen zullen slechts beperkte effecten hebben. Voor de andere zoeklocaties zijn aanvullende maatregelen nodig zijn om het overstromingsrisico te mitigeren, zoals het ophogen van de stationslocatie. Een dergelijke maatregel gaat gepaard met ingrijpende consequenties, zoals voor het landschap, verkeersbewegingen en doorlooptijden.

Tabel 5-3 Beoordeling bodem en water

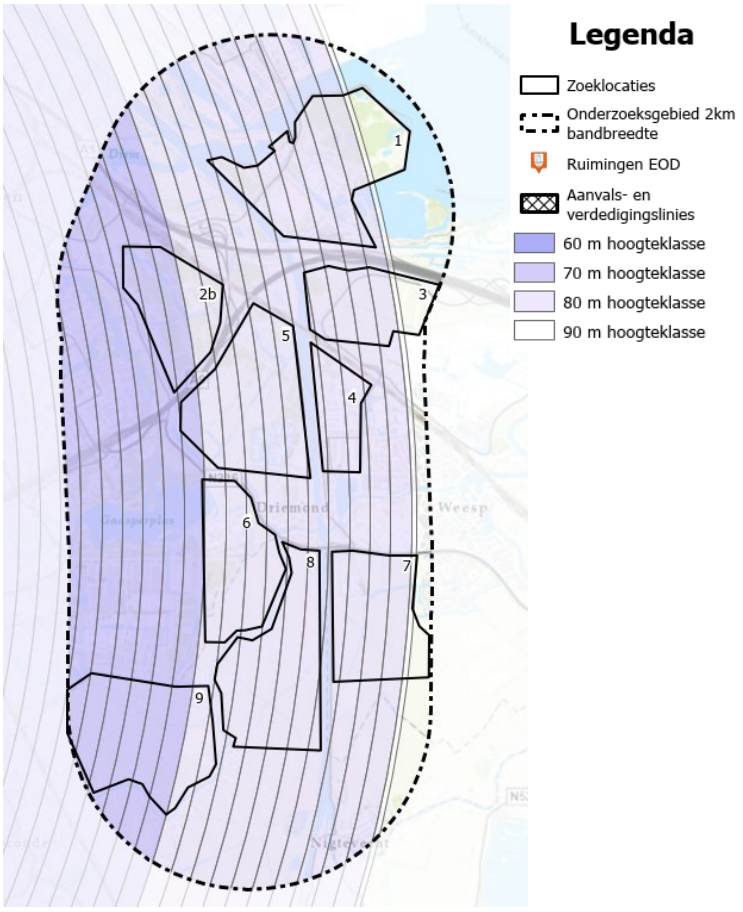
Zoek locatie	**Bodemverontreiniging**	**Zettingsgevoelige gebieden**	**Nabij of in waterkeringen**	**Waterwingebied**	**Waterberging**	**Overstromingsdiepte > 2 meter** (kans per 10.000 jaar)
1			28	0	0	0
	-	-	-	0	0	0
2b			2	0	0	8
	0	-	-	0	0	0
3			0	0	0	95
	0	-	0	0	0	-
4			1	0	0	30
	0	-	-	0	0	-
5			1	0	0	21
	0	-	-	0	0	-
6			2	0	0	2
	0	-	-	0	0	0
7			0	0	0	93
	0	-	0	0	0	-
8			1	0	0	0
	0	-	-	0	0	0
9			1	0	0	0
	-	-	-	0	0	0

5.4 Beïnvloeding en veiligheid

Voor het thema beïnvloeding en veiligheid is in onderstaande paragraaf gekeken naar de beheerzones van wegen, nabijheid vliegvelden en -spoorwegen, BRZO-locaties, windturbines, hoge druk aardgasleidingen, niet gesprongen explosieven, waterleiding WRK-II, warmtenetwerk, 50kV-netwerk Liander en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) van Schiphol.



Figuur 5-8 Niet gesprongen explosieven



Figuur 5-7 LIB Schiphol

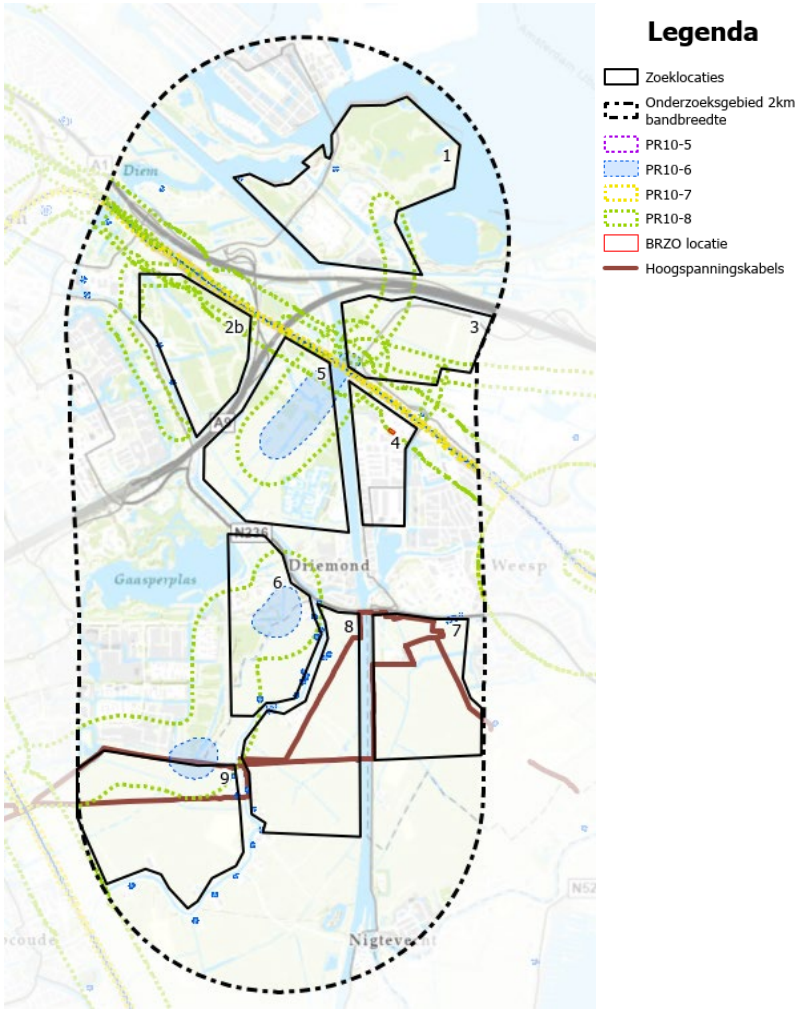
Niet gesprongen explosieven

Bijna het hele zoekgebied valt binnen een aandachtszone voor niet gesprongen explosieven. Het gaat om een aanvals- of verdedigingslinie. In deze aanvals- of verdedigingslinies bestaat er zeer grote kans dat er grootschalige oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden en/of militaire objecten zijn aangelegd. Daarnaast zijn er bij zoeklocaties 1, 3, 4 en 7 ruimingen geweest door de explosieven opruimingsdienst. Al deze locaties vallen net buiten de zoeklocaties, veelal op plekken waar nu wegen liggen. Waarschijnlijk zijn de explosieven aangetroffen bij onderzoek of het realiseren van deze wegen. Alle zoeklocaties zijn negatief beoordeeld.

Luchthavenindelingbesluit

De hoogte van het hoogspanningsstation bedraagt ongeveer 25 meter. Het zoekgebied ligt niet in het verlengde van de start- of landingsbaan, waardoor hier geen beperkingen voor gelden. Wel ligt het zoekgebied binnen de beperkingen voor radar. Deze zijn voornamelijk relevant voor de aanlussing. De masten zijn ongeveer 60-65 m hoog. Bij een eventuele kruising van het Amsterdam Rijnkanaal of andere bovenregionale infrastructuur, moeten de masten wellicht nog hoger zijn. De oppervlaktes in de beoordelingstabel gelden daarom voor de 70 m hoogteklasse.

Hierin is te zien dat deze hoogtebeperkingen voornamelijk relevant zijn voor zoeklocaties 2b en 9. Ook zoeklocatie 5 heeft een kleine overlap met de 70 m hoogteklasse. Omdat de overlap in het westen van de zoeklocatie is, en een eventuele verbinding dit gebied hoogstwaarschijnlijk niet zal raken, is deze zoeklocatie neutraal beoordeeld.



Figuur 5-9 Liander, BRZO en externe veiligheid

Beheerzones wegen

Door de ligging bij knooppunt Diemen wordt het zoekgebied doorsneden door verschillende Rijkswegen en provinciale wegen. De A9 loopt tussen zoeklocaties 2b en 5 en de A1 loopt tussen zoeklocaties 1 en 3. Omdat hoofdinfrastructuur als ruimtelijk uitgangspunt is gehanteerd, zijn zoeklocaties niet negatief beoordeeld op dit gebied. Wel loopt er regionale infrastructuur door een aantal zoeklocaties. Dit gaat om zoeklocaties 1, 3, 4, 5, 6 en 7. Omwille hiervan zijn deze locaties negatief beoordeeld.

Nabij vliegvelden

Er zijn geen civiele of militaire vliegvelden in de omgeving waar rekening mee gehouden dient te worden. Eventuele beperkingen vanuit het Luchthavenindelingbesluit wordt verderop in deze paragraaf meegenomen.

Nabijheid spoorwegen
Ligging dichtbij spoorwegen kan een negatieve effecten hebben op de veiligheidssystemen van ProRail. Er loopt een spoor in het zoekgebied tussen zoeklocaties 2b, 3, 4 en 5. De beschermingszone van het spoor bedraagt echter slechts 11 meter aan beide kanten van de kern van het spoor. Het is niet realistisch dat het hoogspanningsstation hier gerealiseerd zal worden. Omwille hiervan zijn alle zoeklocaties neutraal beoordeeld op dit thema.

BRZO-locaties
In het zoekgebied is één BRZO-locatie. Het gaat om Houthandel de Vechtstreek. Deze bevindt zich op bedrijventerrein noord. Omwille hiervan is deze zoeklocatie negatief beoordeeld.

Windturbines
Er zijn geen windturbines in het zoekgebied of in de directe omgeving ervan. Zoekgebieden voor windturbines vanuit de RES worden meegenomen in hoofdstuk 5.7.

Hogedrukaardgasleidingen
In het zoekgebied zijn verschillende hogedrukaardgasleidingen met bijbehorende risicocontour aanwezig. In de beoordelingstabel zijn de oppervlaktes opgenomen die binnen de PR10-8 risicocontour liggen. Voornamelijk zoeklocaties 3, 4 en 5 hebben grote overlap met de risicocontour. Zoeklocatie 8 heeft slechts 1% van de totale oppervlak overlap met een risicocontour. Hierdoor is deze niet beoordeelt als planologisch aandachtspunt.

Waterleidingnetwerk WRK-II
In het kader van de veiligheid van de drinkwaterproductie is het belangrijk om voldoende afstand (minimaal 10 meter) te houden van deze drinkwaterleiding. De leiding bevindt zich niet in het zoekgebied. Alle zoeklocaties zijn daarom neutraal beoordeeld.

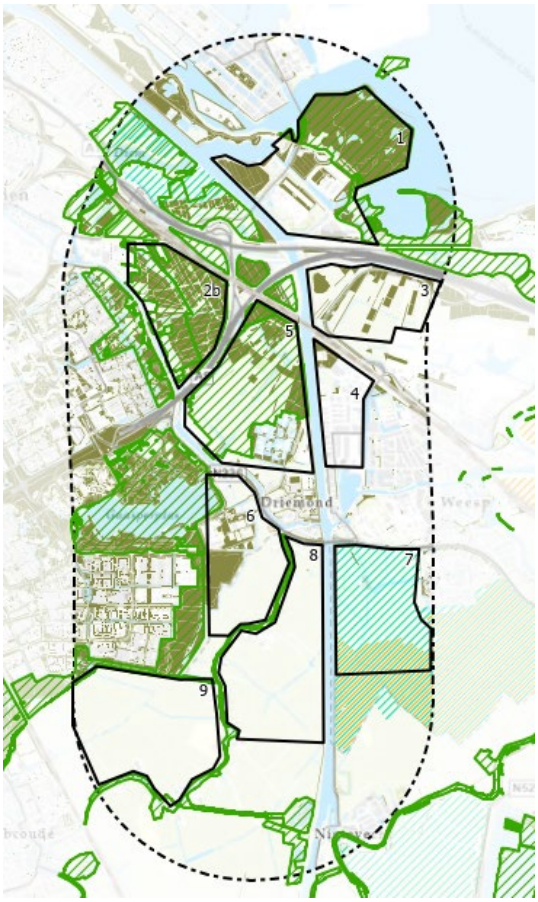
50kV-netwerk Liander
In zoeklocaties 1, 2b, 3, 4 en 7 staan middenspanningsinstallaties van het 50kV-netwerk van Liander. De middenspanningskabels lopen door zoeklocaties 7, 8 en 9. Dit is een aandachtspunt bij de realisatie van het hoogspanningsstation omdat hierdoor minder ruimte is in de grond voor de aanleg van de aansluitingen. Voor zoeklocatie 7 is het zo dat de kabel dwars door het gebied heen gaat wat geen UNESCO-werelderfgoed is. Door zoeklocatie 8 lopen er twee tracés. Bij zoeklocatie 9 kruist het 50kV-tracé midden door de zoeklocatie. De middenspanningsinstallaties zijn niet opgenomen in het PVE van TenneT. Daarom zijn deze locaties niet negatief beoordeeld.

Tabel 5-4 Beoordeling externe veiligheid

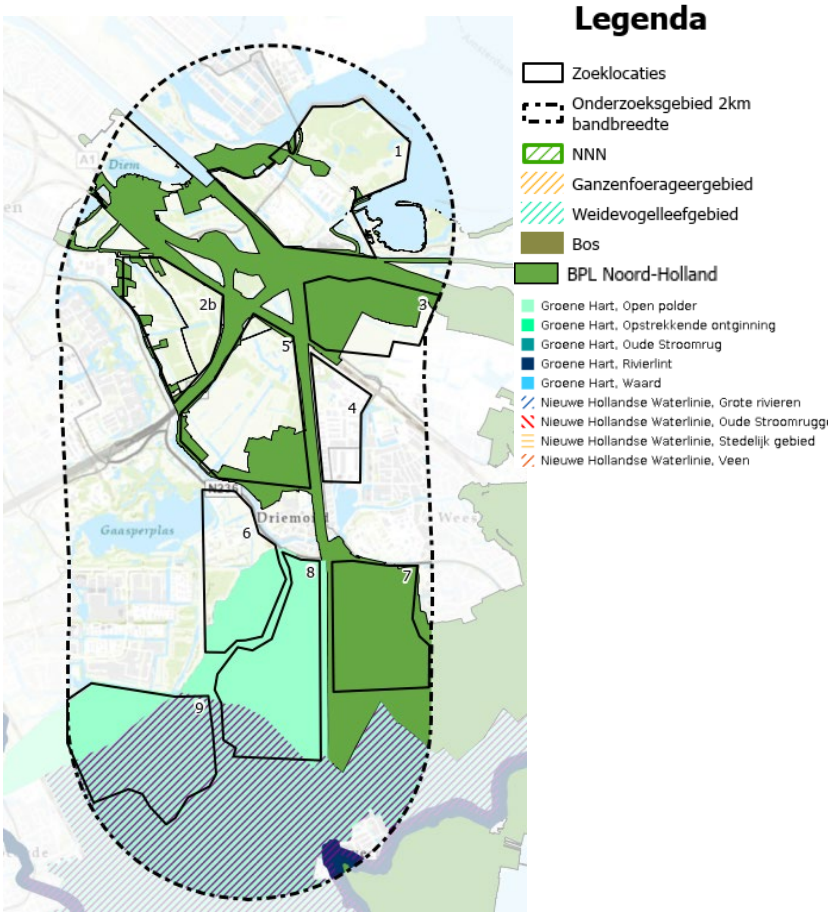
Zoeklocatie	Beheer-zones we-gen	Nabijheid vliegvelder	Nabijheid spoorwe-gen	SEVESO-in-richtingen	Windturbi-nes	Hogedruk (HD) aardgasleidin-gen (%opp in PR10-8 con-tour)	Niet ge-sprongen explosieven	Waterlei-ding WRK	50kV-netwerk Li-ander	Luchthavenindelings-besluit Schiphol (%opp in 70 m hoog-teklasse)
1		0		0	0	9	96	0		0
	-	0	0	0	0	-	-	0	0	0
2b		0		0	0	17	69	0		67
	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-
3		0		0	0	47	100	0		0
	-	0	0	0	0	-	-	0	0	0
4		0		1	0	16	100	0		0
	-	0	0	-	0	-	-	0	0	0
5		0		0	0	48	82	0		6
	-	0	0	0	0	-	-	0	0	0
6		0		0	0	68	100	0		0
	-	0	0	0	0	-	-	0	0	0
7		0		0	0	0	56	0		0
	-	0	0	0	0	0	-	0	-	0
8		0		0	0	1	93	0		0
	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0
9		0		0	0	27	100	0		80
	0	0	0	0	0	-	-	0	-	-

5.5 Natuur

Voor het thema natuur is in onderstaande paragrafen gekeken naar Natuur Netwerk Nederland (NNN), provinciaal gebied, weidevogelleefgebied en houtopstanden.



Figuur 5-10 Natuur



Figuur 5-11 Provinciaal landschap

Natuur Netwerk Nederland

Voor zoeklocaties 2b en 5 geldt dat nagenoeg de hele locatie in NNN-gebied ligt. Het gaat voor beide zoeklocaties om NNN-gebied Diemerpolder en Diemerbos. Er is binnen de zoekgebieden geen ruimte voor een mogelijke realisatie van het hoogspanningsstation buiten het NNN-gebied. Ontwikkelingen binnen NNN zijn wel mogelijk wanneer er bijvoorbeeld sprake is van groot maatschappelijk belang en de resteffecten worden gecompenseerd. Vanwege het maatschappelijk belang van dit project kan gemotiveerd worden dat ontwikkeling in NNN-gebied mogelijk is. Daarnaast moeten de negatieve effecten ook worden tegengegaan en er moet compensatie plaatsvinden. Zoeklocatie 1 ligt ook voor een groot deel in NNN-gebied Diemer Vijfhoek, De Drost, Warenar, Hooft en De Schelp. Dit is een minder groot aandachtspunt dan bij de andere zoeklocaties omdat het grotendeels op het gebied van UNESCO-werelderfgoed ligt, waar realisatie niet mogelijk is. Bij zoeklocatie 6 en 9 is er respectievelijk 4% en 1% overlap. Deze zijn neutraal beoordeeld omdat er binnen de zoeklocaties voldoende ruimte over is voor de realisatie van het hoogspanningsstation. In beide gevallen gaat het om NNN-gebied Gaasperplas, Gaasperzoom en De Hoge Dijk.

Provinciaal gebied

Vanuit het BPL liggen de zoeklocaties op het grondgebied van de provincie Noord-Holland bijna allemaal in Vechtstreek-Noord, met uitzondering van zoeklocatie 4. De belangrijkste kernkwaliteiten van het BPL Vechtstreek-Noord betreffen het verkavelingspatroon en de openheid en ruimtebeleving. Wat betreft de kernkwaliteit van de aardkundige waarde is het zo dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn indien de leesbaarheid van de aardkundige kernkwaliteit in stand blijft. Dit betekent dat het bodemprofiel en reliëf (bijvoorbeeld door activiteiten als heien, graven en egaliseren) niet significant mogen worden aangetast. Voor het verkavelingspatroon geldt dat

het dempen of wijzigen van sloten en andere waterlopen een aantasting zijn van de kernkwaliteit. Voor de kernkwaliteit open ruimte zijn ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot verdere verdichting of verrommeling van het open landschap een aantasting van deze kernkwaliteit. Gezien het formaat van het hoogspanningsstation is de verwachting dat realisatie hiervan deze kernkwaliteiten aan zal tasten. Daarom is op grondgebied van de provincie Noord-Holland alleen zoeklocatie 4 neutraal beoordeeld.

Bijna alle zoeklocaties liggen in het Groene Hart. De belangrijkste kwaliteit van het Groene Hart is het open landschap. Elementen in een gebied, de randen van een gebied en de maat en de schaal van een gebied bepalen de mate van openheid van het landschap. Ook zichtlijnen en doorkijkjes zijn bepalend voor het ervaren van openheid. Openheid is meer dan een groot leeg weidegebied of een open watervlak. De openheid vormt een belangrijk contrast met de grote steden er omheen. Voor deze kwaliteit geldt ook dat de verwachting is dat realisatie hiervan de kernkwaliteiten aan zal tasten. Het groene hart kent geen bescherming zoals in het BPL. In deze studie wordt echter geen onderscheid gemaakt in de beschermingsstatus van de landschappelijke gebieden.

Daarnaast is het Groene Hart een NOVEX-gebied, waar een ontwikkelperspectief voor is vastgesteld. en gezamenlijk toekomstbeeld voor het gebied dat de basis vormt voor strategische besluiten en uitvoeringsafspraken. De laatste ontwikkelperspectieven werden voor de zomer van 2024 vastgesteld. Deze perspectieven vormen het uitgangspunt om de komende periode per NOVEX-gebied een uitvoeringsagenda op te stellen met concrete stappen over hoe uitvoering te geven aan het ontwikkelperspectief, inclusief een regionale investeringsagenda.

Weidevogelleefgebied
De graslanden in de Noordpolder beoosten Muiden en de Aetschveldsche polder zijn een belangrijke habitat voor weidevogels. De ideale habitat voor weidevogels heeft een combinatie van omvangrijke aaneengesloten gebieden, gekenmerkt door openheid, het ontbreken van verstoring (door opgaande elementen), de aanwezigheid van micro reliëf en een relatief hoog waterpeil. Zoals onder het vorige kopje besproken, is de verwachting dat de komst van een hoogspanningsstation (met aanlussing), effect zal hebben op deze habitat. Zoeklocatie 7 ligt bijna helemaal in weidevogelleefgebied. Onderzoek dient uit te wijzen of en sprake kan zijn van negatieve effecten op de weidevogels en of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

Houtopstanden
De Omgevingswet regelt de bescherming van houtopstanden zoals bomen, struiken of hakhout (Afdeling 1.3 Bal). Bij het verlies van houtopstanden vanaf 1000 m^2 en een bomenrij van meer dan 20 bomen is een melding en herplanting verplicht, met uitzondering van:

- bomen op erven of in tuinen;
- wilgen of populieren langs wegen of landbouwgrond;
- houtopstanden binnen de begrenzing van een bebouwde kom.

In de definitie van houtopstanden in de Omgevingswet is geen minimale omvang opgenomen. Dus ook onder de 1.000 m^2 en een bomenrij van meer dan 20 bomen is een melding en herbeplanting verplicht.

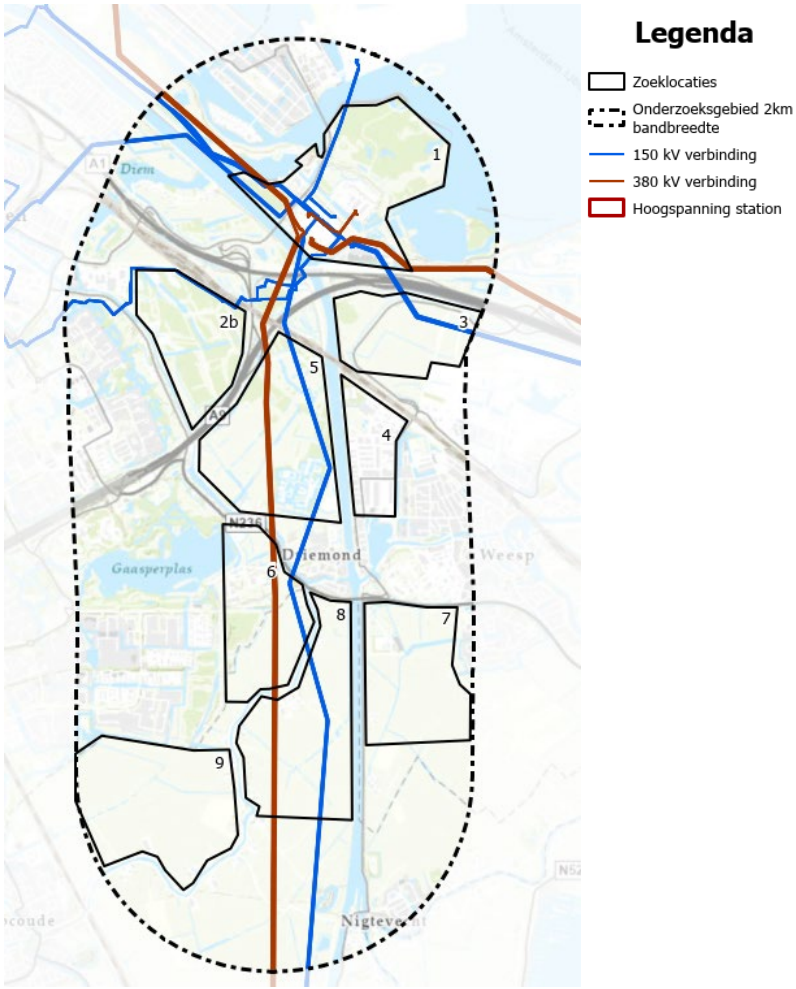
Zoeklocaties 1, 2b, 3, 4, 5 en 6 zijn negatief beoordeeld. Het oppervlak houtopstanden bij zoeklocaties 7, 8 en 9 zijn verwaarloosbaar. Deze staan realisatie niet in de weg en zijn daarom neutraal beoordeeld.

Tabel 5-5 Beoordeling natuur

Zoek locatie	NNN-gebied (%opp)	Provinciaal-gebied (%opp)	Weidevogelleefge-bied (%opp)	Houtopstanden (%opp)
1	48	8	0	52
	-	-	0	-
2b	90	10		56
	-	-	0	-
3	0	72	0	PM
	0	-	0	-
4	0	0	0	7
	0	0	0	-
5	72	28		21
	-	-	0	-
6	4	45	0	22
	0	-	0	-
7	0	100	99	1
	0	-	-	0
8	0	100	0	0,03
	0	-	0	0
9	1	70	0	0,3
	0	-	0	0

5.6 Bereikbaarheid

Voor het thema bereikbaarheid is in onderstaande paragrafen gekeken naar de hoogspannings-verbinding naar de zoeklocaties.



Figuur 5-12 Bereikbaarheid

Verbinding met bestaande 380kV-verbinding

Waar de verbinding op het hoogspanningsstation komt is in deze fase nog niet bekend. In latere fasen zal dit op een hoger detailniveau uitgewerkt worden. In deze paragraaf wordt kort uitgewerkt wat de afstand tot de bestaande 380kV-verbinding is tot de rand van de zoeklocaties. Er is gekozen voor de 380kV-verbinding omdat deze in ieder geval bovengronds aangelegd zal worden. Qua effecten geldt voor de 150kV-verbinding ongeveer hetzelfde, maar hier is de mogelijkheid dat de verbinding hiervan ondergronds aangelegd kan worden. In principe geldt: hoe langer de afstand, hoe groter de ruimtelijke impact. Ook wordt er wat gezegd over enkele waarden die tussen de verbinding en de zoeklocatie liggen, zoals woningen, natuur, infrastructuur of landschap.

Tabel 5-6 Toelichting beoordeling verbinding bestaande 380kV-verbinding

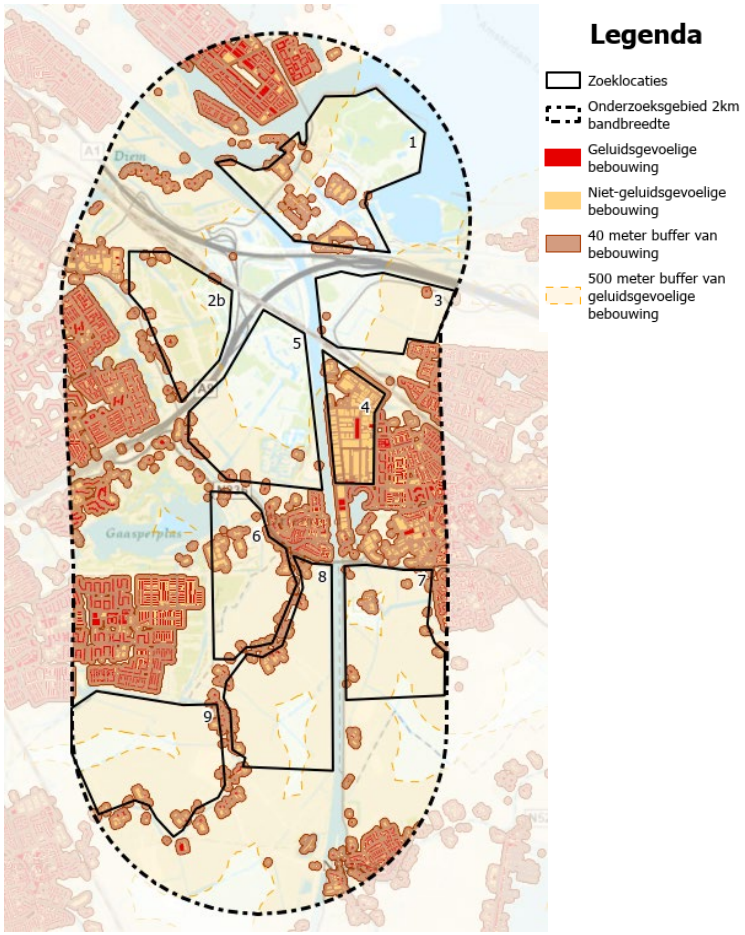
Zoeklocatie	Afstand tot bestaande 380kV-verbinding	Waarden
1	0 m	Over deze locatie loopt reeds een 380kV-verbinding. Bouwen onder bestaande verbindingen is niet toegestaan. Er is onvoldoende ruimte om buiten deze bestaande verbinding te bouwen.
2b	200 m	Voor de verbinding van het hoogspanningsstation moet voor deze locatie in ieder geval een kruising worden gemaakt met de A9, en mogelijk met het spoor. Verder bestaat het gebied tussen de bestaande verbinding en de zoeklocatie volledig uit NNN.
3	735 m	Voor deze locatie zal er ook in ieder geval een kruising nodig zijn met de A9/A1 en het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook zal er voor een klein deel NNN doorsneden moeten worden, op het gebied van zoeklocatie 5.
4	800 m	Voor deze locatie zal er in ieder geval een kruising nodig zijn met het Amsterdam-Rijnkanaal. Verder is het gebied tussen de verbinding van landschappelijke (BPL) waarde en heeft het NNN-waarde. Ook ligt de volkstuinvereniging Linnaeus en Frankendael tussen de verbinding en de zoeklocatie.
5	0 m	x
6	0 m	x
7	900 m	Voor deze locatie is in ieder geval een kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal vereist. Verder heeft het gebied tussen de locatie en de bestaande verbinding waarden zoals BPL en weidevogelgebied. Een ander aandachtspunt voor de verbinding op deze locatie is de lintbebouwing langs de Gein. Ook zijn er enkele woningen aan de rand van het Amsterdam-Rijnkanaal gevestigd.
8	0 m	x
9	400 m (1.100 tot het UNESCO-bufferzone)	Voor de beoordeling is gekeken naar het gebied waar realisatie mogelijk is i.v.m. UNESCO-werelderfgoed. Voor de verbinding op deze locatie zijn er enkele aandachtspunten. Ten eerste kent het gebied waar de verbinding doorheen moet een UNESCO-werelderfgoed status. Dit is een groot aandachtspunt en een HIA zal uit moeten wijzen of realisatie hier mogelijk is. Daarnaast zal de verbinding de lintbebouwing langs de Gein moeten doorkruisen.

Tabel 5-7 Beoordeling bereikbaarheid

Zoek locatie	Aansluiting bestaande 380kV-verbinding
1	-
2b	-
3	-
4	-
5	0
6	0
7	0 -
8	0 0
9	-

5.7 Ruimtelijke aspecten

Voor het thema ruimtelijke aspecten is in onderstaande paragaaf gekeken naar het aantal woningen binnen de zoeklocaties, schade en hinder en geluid.



Figuur 5-13 Ruimtelijke aspecten

Aantal woningen

Het aantal woningen is vanuit participatie meegenomen om een eerste beeld te krijgen van met hoeveel grondeigenaren het project potentieel te maken kan krijgen. Over het algemeen geldt voor iedere zoeklocatie dat de woningen zich aan de randen van de zoeklocaties bevinden. Hierdoor zal er minder snel sprake zijn dat het een groot aandachtspunt voor realiseerbaarheid is, omdat bij de inpassing makkelijker rekening gehouden kan worden met de woningen. Wel moet er bij iedere zoeklocatie rekening gehouden worden met grondeigenaren. Daarom zijn alle zoeklocaties negatief beoordeeld.

Schade en hinder

Er moet voldoende ruimte zijn voor (de realisatie van) een hoogspanningsstation. Hierdoor wordt gekeken naar de hoeveelheid bebouwing die binnen 40 meter buiten de locatie ligt. In figuur 5.13 is de bebouwing binnen het zoekgebied weergegeven, met een buffer van 40 meter. In alle deelgebieden komt bebouwing voor, maar in de meeste deelgebieden is voldoende ruimte om het hoogspanningsstation op meer dan 40 meter afstand van deze bebouwing te plaatsen. Uitzonderingen hierop zijn zoeklocaties 1 en 4. In de huidige situatie is hier onvoldoende fysieke ruimte om het hoogspanningsstation te realiseren. Bij zoeklocatie 4 zou eventuele uitkoop tot hoge kosten en een lange doorlooptijd lijden. Bovendien moeten de bedrijven

dan naar een andere locatie verhuizen. Ook is schade en hinder voor zoeklocaties 6 en 7 een belangrijk aandachtspunt. Hier bedekt de bebouwing een relatief groot deel van de zoeklocaties, waardoor de fysieke ruimte beperkt wordt. Voor de overige zoeklocaties geldt dat de bebouwing relatief weinig ruimte inneemt, omdat deze zich aan de randen van de zoeklocatie bevinden.

Geluid

Geluid is het maatgevende milieuthema bij de bepaling van de richtafstand van een hoogspanningsstation ten opzichte van nabij gelegen gevoelige functies volgens de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Op basis van het buiten op te stellen en gelijktijdig in te schakelen transformatorvermogen (meer dan 1000 MVA), geldt volgens de methodiek voor het hoogspanningsstation milieucategorie 5.2. Omdat het totale, gelijktijdig in te schakelen, elektrische vermogen van de transformatoren hoger zal zijn dan 200 MVA, wordt het hoogspanningsstation milieuvergunning plichtig en dient er een geluidzone ex artikel 40 van de Wet geluidhinder te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Op basis van de VNG-publicatie geldt bij een milieucategorie 5.2 een richtafstand van 500 meter tot gevoelige functies.

In figuur 5.13 is te zien dat bijna geen gebieden voldoen aan deze richtafstand. Er is enkel ruimte in het noordelijke gedeelte van zoeklocatie 5, het westelijke gedeelte van zoeklocatie 3 en het oostelijke gedeelte van zoeklocatie 1. In de beoordelingstabel is bovendien opgenomen om hoeveel geluidgevoelige objecten het ongeveer gaat.

Tabel 5-8 Beoordeling ruimtelijke aspecten

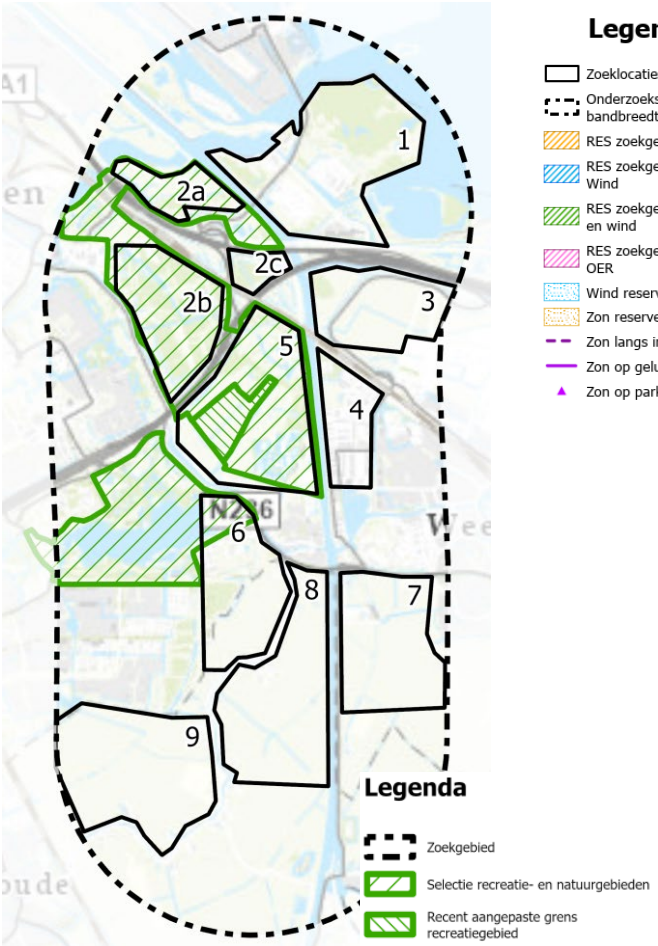
Zoeklocatie	Aantal woningen binnen zoeklocatie	Schade en hinder (aantal gebouwen binnen 40 meter)	Geluid (aantal geluidsgevoelige objecten binnen 500 meter)
1	6	115	456
	-	-	-
2b	11	63	657
	-	0	-
3	3		783
	-	0	-
4	4	215	1151
	-	-	-
5	14	58	563
	-	0	-
6	33	132	1350
	-	0	-
7	7	53	1341
	-	-	-
8	26	92	664
	-	0	-
9	14	85	1458
	-	0	-

5.8 Ruimtelijke ontwikkelingen

Voor het thema ruimtelijke ontwikkelingen is in de onderstaande paragraaf gekeken naar de criteria zon- en windzoekgebieden (RES) en recreatiegebieden.



Figuur 5-14 Ruimtelijke ontwikkelingen



Figuur 5-15 Recreatie

Zon- en windzoekgebieden (RES)
Vanuit de Regionale Energiestrategie (RES 1.0) van Noord-Holland Zuid zijn een aantal gebieden aangewezen als zoekgebieden voor windenergie, zonne-energie en wind- en zonne-energie. Een hoogspanningsstation kan zonne- en windenergie belemmeren door middel van ruimtebeslag. Windturbines kunnen ook zorgen voor een veiligheidsrisico voor een hoogspanningsstation, zoals in het hoofdstuk beïnvloeding en veiligheid is besproken. Voor (aansluiting) van zonnevelden zou een hoogspanningsstation een meekoppelkans kunnen zijn.

Zoals te zien in figuur 5.15 is zoeklocatie 5 voor een groot deel aangewezen als zoeklocatie voor zon- en windenergie. Van zoeklocatie 6 is een deel als zoeklocatie voor wind aangewezen.

Recreatiegebieden
Het zoekgebied bevat de volgende relevante recreatiegebieden: Diemerbos en Overdiemerpolder (zoeklocatie 2b en 5) en Gaasperplas (zoeklocatie 6). Het Diemerbos ligt middenin de Diemerscheg. Een groene long in stedelijk gebied die loopt van het Flevopark in Amsterdam-Oost richting het westen. Vroeger lag op deze plek een polder met een open karakter: de Gemeenschapspolder, die tot stand kwam tijdens de ontginning in de late 11de en 12de eeuw. De

Gaaspermolen en ook de Stammermolen, die nu nog bestaan, zorgden samen voor het droogmalen van de polder. Het gebied kent hoge recreatieve waarde. Recentelijk is dit recreatiegebied uitgebreid, en beslaat nu geheel zoeklocatie 5.

De Gaasperplas is een kunstmatige recreatieplas, ontstaan door zandwinning ten behoeve van de bouw van Gaasperdam. De plas werd gegraven in de zuidoosthoek van de Polder Gein en Gaasp eind jaren 1960. Omdat er voldoende ruimte is voor realisatie buiten het recreatiegebied, wordt dit niet beoordeeld als een planologisch aandachtspunt voor zoeklocatie 6.

Toekomstige ontwikkelingen

Weespersluis

Aan de oostkant van Papelaan in zoeklocatie 3 wordt een landschapspark en de woonwijk 'Weespersluis' gerealiseerd. De wijk transformeert agrarisch gebied tot een robuust woonlandschap. Uiteindelijk worden 3.350 woningen in deze wijk gerealiseerd. Ten westen van de Papelaan ligt tevens een gebied met gebiedsaanduiding ´wetgevingzone - wijzigingsgebied – 1´, wat een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming Wonen omvat.

Deltaprogramma Centraal Holland (waterberging)

Als gevolg van klimaatverandering en een toenemende druk op de ruimte worden de wateropgaven in Centraal Holland, het jongste gebied binnen het Deltaprogramma, steeds urgenter. Om voor waterveiligheid te zorgen, wateroverlast aan te pakken en om over voldoende zoetwater te beschikken, is ruimte nodig. Onder andere om de gebieden rondom het Amsterdam-Rijnkanaal moeten nog keuzes gemaakt worden of daar bijvoorbeeld waterberging plaats zal vinden. Omdat deze plannen nog niet concreet zijn, zijn de betreffende zoekgebieden hier nog niet negatief op beoordeeld. Wel is het een aandachtspunt om mee te nemen in de vervolgfase.

Diemen – Ens

Uit onderzoek blijkt dat de huidige transportcapaciteit van de 380 kV-hoogspanningsverbinding tussen de hoogspanningsstations Diemen, Lelystad en Ens na 2030 onvoldoende is om de vraag naar en het aanbod van elektriciteit op te vangen. Uit alle door TenneT onderzochte scenario's blijkt dat er na 2030 extra transportcapaciteit nodig is tussen Diemen, Lelystad en Ens. Verdere opwaardering (capaciteitsvergroting) van de bestaande 380 kV-verbinding is niet meer mogelijk. Daarom is een nieuwe verbinding tussen Diemen en Ens nodig om de capaciteitsknelpunten op te lossen.

Een alternatief die momenteel wordt onderzocht loopt door zoeklocatie 3 heen. De andere optie loopt door het Ijmeer heen. De verwachting is dat de kans groot is dat het alternatief door zoeklocatie 3 realistischer is. Omwille hiervan scoort zoeklocatie 3 ook negatief.

Overige ontwikkelingen zoeklocatie 1

Er zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen op het Vattenfall-terrein vanwege de verduurzaming van het collectieve warmtentwerk en de afbouw van gas. Verschillende opties zijn in beeld zoals biomassa, datacenter en geothermie. En er is nog een ontwikkeling van horeca en kleinschalige recreatief verblijf aan de oever van de derde Diem tegenover het Fort Diemerdam.

Tabel 5-9 Beoordeling ruimtelijke ontwikkelingen

Zoeklocatie	Zon en windzoekgebieden RES (%opp)	Recreatiegebieden (%opp)	Toekomstige ontwikkelingen
1	0	0	
	0	0	-
2b	0	100	
	0	-	0
3	0	0	
	0	0	-
4	0	0	
	0	0	0
5	44	72	
	-	-	0
6	8	15	
	-	0	0
7	0	0	
	0	0	0
8	0	0	
	0	0	0
9	0	0	0
	0	0	0

6 Conclusie kansrijke zoeklocaties

Op basis van de toetsing aan ruimtelijk uitgangspunten vallen zoeklocaties 2a en 2c af voor verdere verkenning vanwege een gebrek aan fysieke ruimte voor een gecombineerd 380/150kV-hoogspanningsstation. Uit de toetsing aan criteria blijkt dat zoeklocaties 1, 2b, 3, 4 en 9 niet kansrijk zijn voor verdere verkenning, vanwege een combinatie van meerdere belangrijke aandachtspunten en/of knelpunten.

Zoeklocaties 5, 6, 7 en 8 worden als kansrijk beschouwd om verder te onderzoeken voor een gecombineerd 380/150kV-hoogspanningsstation in de verkenningsfase van de projectprocedure. In de verkenningsfase zullen de aandachtspunten die voor de zoeklocaties gelden, nader onderzocht worden. In de onderstaande paragrafen is per zoeklocatie een samenvatting van de resultaten opgenomen.

Conclusie Quickscan

In de Quickscan wordt geconcludeerd dat het gescheiden realiseren op verschillende zoeklocaties niet tot nieuwe realistische alternatieven leidt. Dit heeft over het algemeen de volgende redenen:

- De fysieke ruimte in de zoeklocaties is klein en er is al veel energie-infrastructuur aanwezig die de ruimte nog verder beperkt.
- Omdat de locaties ver zijn gelegen van de te voeden 150kV-stations, moeten er veel kabels aangelegd worden. Deze moeten in veel gevallen onder infrastructuur en/of het kanaal door, wat de uitvoering complex en kostbaar maakt en mogelijk tot langere doorlooptijd leidt.
- Bij realisatie op alle zoeklocaties is waarschijnlijk sprake van effecten op natuur en woningen. Wanneer de stations gescheiden op verschillende zoeklocaties worden gerealiseerd, zijn er effecten op twee locaties in plaats van één. Per saldo leidt dit hoogstwaarschijnlijk tot grotere effecten dan wanneer het station op één zoeklocatie gerealiseerd wordt. Dit wordt ook niet gecompenseerd in de totale oppervlakte: deze is ongeveer gelijk tussen gecombineerd of gescheiden bouwen, hierdoor is de meerwaarde van het gescheiden realiseren van de 150kV- en 380kV-delen in verschillende zoekgebieden niet of nauwelijks aanwezig.
- De proceduretijd bij een gescheiden station wordt langer, omdat er voor iedere locatie apart een participatietraject moet worden doorlopen, waarbij de stakeholders niet overal dezelfde zijn. De doorlooptijd van beide locaties moet op elkaar worden afgestemd.

Locatiespecifieke redenen worden in de Quickscan in de bijlage verder uitgewerkt.

6.1 Zoeklocatie 1: Diemer Vijfhoek/Overdiemen

Deze locatie is als niet kansrijk beoordeeld vanwege het grote aantal knelpunten en aandachtspunten. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-1 Beoordeling zoeklocatie 1

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
Zoeklocatie 1 ligt voor een groot deel in (de bufferzone van) UNESCO-werelderfgoed. De overige ruimte is grotendeels bebouwd. Het gedeelte waar geen bebouwing staat, is van aardkundige waarde. Ook ligt er binnen de bufferzone een archeologisch monument.	Omdat de zoeklocatie aan het water gelegen is, bestaat een groot deel van de locatie uit waterkeringen. Dit maakt de beschikbare ruimte naast UNESCO nog beperkter. De beschikbare ruimte is bovendien zettingsgevoelig en verontreinigd.	Er lopen veel wegen op het eiland, die relatief veel ruimte van de zoeklocatie innemen. Aandachtspunten voor het vervolg zijn de aanwezige gasleidingen en ontplofbare oorlogsresten, maar dit zijn geen belangrijke aandachtspunten.	Een klein deel van de zoeklocatie is nog niet bebouwd. Dit gedeelte kent veel natuurwaarden: het is NNN-gebied, provinciaal gebied en er zijn houtopstanden aanwezig	Door het grote aantal aanwezige elektriciteitsinfrastructuur is de verbinding met de bestaande 380kV-verbinding complex.	De bebouwing van o.a. energie infrastructuur in de zoeklocatie zorgt ervoor dat de beschikbare ruimte zeer beperkt is. De overige gebieden bestaan of uit UNESCO-werelderfgoed of zijn te klein voor de realisatie van het station.	Aandachtspunten zijn Diemen – Ens en overige ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. verduurzaming Vattenfallterrein)
Aandachtspunt door UNESCO-werelderfgoed die ruimte beperkt	**Meerdere aandachtspunten met betrekking tot bodem en water**	**Groot aantal wegen is aandachtspunt**	**Meerdere aandachtspunten voor natuur**	**Aandachtspunt voor bereikbaarheid**	**Knelpunt met bestaande bebouwing**	**Aandachtspunten mogelijke toekomstige ontwikkelingen**

6.2 Zoeklocatie 2b: Diemerbos

Deze locatie is als niet kansrijk beoordeeld vanwege de aandachtspunten met betrekking tot natuur en recreatie. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-2 Beoordeling zoeklocatie 2b

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
Alleen langs de rand van de Gaasp is het gebied van aardkundige waarde. Hier is voldoende ruimte om het station naast in te passen. Landschappelijk zijn er aandachtspunten gezien het een greenfield locatie	De bodem van de zoeklocatie is zettingsgevoelig.	Aandachtspunten voor het vervolg zijn de aanwezige gasleidingen en ontplofbare oorlogsresten, maar dit zijn geen belangrijke aandachtspunten. Wel gelden er voor een deel	Voor natuur zijn er veel aandachtspunten. Het gebied ligt in NNN-gebied, heeft BPL status en heeft veel houtopstanden. Mogelijke effecten op deze thema's	Op deze zoeklocatie zullen er meerdere kruisingen gemaakt moeten worden over de snelwegen A9 en A1. Door het Diemerbos lopen ook regionale fietsverbindingen.	De zoeklocatie ligt voor een groot deel binnen de 500m grens van woningen. In het ziekgebied zelf liggen woningen, bedrijven en andere functies.	De zoeklocatie is een recreatiegebied het Diemerbos. Deze is van hoge recreatieve waarde in de omgeving en zal grote effecten ondervinden van het voornemen.

betreft. Ook ligt er een molenbiotoop in de zoeklocatie.		hoogtebeperkingen vanuit Schiphol	zullen naar verwachting groot zijn.			
Aandachtspunt door landschap in de vervolgfase	**Aandachtspunt door zettingsgevoeligheid**	**Aandachtspunt voor LIB Schiphol**	**Veel aandachtspunten voor natuur**	**Aandachtspunt voor bereikbaarheid**	**Aandachtspunten mbt ruimtelijke aspecten**	**Belangrijk aandachtspunt het Diemerbos**

6.3 Zoeklocatie 3: Bloemendalerpolder

Deze locatie is als niet kansrijk beoordeeld vanwege het gebrek aan fysieke ruimte als gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-3 Beoordeling zoeklocatie 3

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
De zoeklocatie is een greenfield locatie, waardoor in de vervolgfase landschappelijke inpassing een aandachtspunt is	Het gebied ligt in een overstromingsgebied, waardoor veel maatregelen nodig zijn om dit te mitigeren. Ook ligt het in zettingsgevoelig gebied	Er loopt een weg door het midden van de zoeklocatie, die relatief veel ruimte van de zoeklocatie inneemt. Aandachtspunten voor het vervolg zijn de aanwezige gasleidingen en ontplofbare oorlogsresten, maar dit zijn geen belangrijke aandachtspunten	Zoeklocatie 3 is voor een groot deel BPL-gebied. De overige gebieden zullen getransformeerd worden naar woningen. Daarnaast zijn er enkele houtopstanden op deze locatie.	Voor deze locatie zal er ook in ieder geval een kruising nodig zijn met de A9/A1 en het Amsterdam Rijnkanaal. Ook zal er voor een klein deel NNN doorsneden moeten worden, op het gebied van zoeklocatie 5	Het gebied grenst direct aan een woonwijk, zeker rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen. Er liggen daarom veel woningen binnen de 500 m contour. Bovendien is de kans groot dat een hoogspanningsverbinding van het project Diemen – Ens in de toekomst (in de buurt van) deze zoeklocatie komt, wat de ruimte verder beperkt.	Ligging nabij nieuwbouwwijk Weesperspluis. Een deel van de nieuw te bouwen woningen, alsook het gebied met wijzigingsbevoegdheid naar bestemming Wonen. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat de ruimte in het gebied te beperkt is voor een gecombineerd station.
Aandachtspunt mbt landschap	**Aandachtspunten mbt bodem en water (sturend)**	**Enkele aandachtspunten mbt wegen**	**Enkele aandachtspunten voor natuur**	**Aandachtspunten mbt bereikbaarheid**	**Knelpunt mbt toekomstige ontwikkelingen**	**Knelpunt met toekomstige ontwikkeling**

6.4 Zoeklocatie 4: Bedrijventerrein Noord

Deze locatie is als niet kansrijk beoordeeld vanwege het knelpunt met bestaande bebouwing. Hier zou realisatie tot een hoge doorlooptijd en kosten lijden. Bovendien is het bedrijventerrein belangrijk voor de werkgelegenheid in de regio. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-4 Beoordeling zoeklocatie 4

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
De zoeklocatie kent geen archeologische, cultuurhistorisch of landschappelijke waarde	De zoeklocatie ligt voor een groot deel in een overstromings- en zettingsgevoelig gebied	Er lopen veel wegen door de zoeklocatie. Aandachtspunten voor het vervolg zijn de aanwezige gasleidingen en ontplofbare oorlogsresten, maar dit zijn geen belangrijke aandachtspunten	Gezien zoeklocatie 4 een bedrijventerrein betreft, kent het geen belangrijke aandachtspunten met betrekking tot natuur. Enkel een klein stuk bestaat uit houtopstanden	Voor deze locatie zal er in ieder geval een kruising nodig zijn met het Amsterdam Rijnkanaal. Verder is het gebied tussen de verbinding van landschappelijke (BPL) waarde en heeft het NNN-waarde. Ook ligt de volkstuinvereniging Linnaeus en Frankendael tussen de verbinding en de zoeklocatie.	De zoeklocatie grenst direct aan een woonwijk. Hierdoor vallen veel woningen binnen de 500 m contour. Daarnaast is het gebied in de huidige situatie bebouwd. Hierdoor is er onvoldoende fysieke ruimte beschikbaar voor het hoogspanningsstation.	Er zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen die een aandachtspunt vormen
Geen aandachtspunten	**Aandachtspunten met betrekking tot bodem en water**	**Wegen zijn een aandachtspunt**	**Geen belangrijke aandachtspunten met betrekking tot natuur**	**Aandachtspunten mbt bereikbaarheid**	**Knelpunt mbt ruimtelijke aspecten**	**Geen aandachtspunten**

6.5 Zoeklocatie 5: Gemeenschapspolder

Deze locatie is als kansrijk beoordeeld voor verdere verkenning omdat er, rekening houdend met verschillende aandachtspunten, voldoende ruimte aanwezig is om realisatie haalbaar te maken. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-5 Beoordeling zoeklocatie 5

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
De zoeklocatie kent enkel een aandachtspunt met betrekking tot landschap, omdat het om een greenfield locatie gaat. Ook ligt er een molenbiotoop in de zoeklocatie.	De zoeklocatie ligt voor een deel binnen een overstromingsgebied hoger dan de eisen van TenneT. Hierbuiten is echter nog voldoende ruimte om het station te realiseren. Het gebied ligt wel volledig in zettingsgevoelig gebied	De wegen rondom het gebied nemen niet veel ruimte in beslag, waardoor het station buiten de beheerzones te realiseren is. voor het vervolg zijn de aanwezige gasleidingen en ontplofbare oorlogsresten, maar dit zijn geen belangrijke aandachtspunten	Zoeklocatie 5 kent enkele aandachtspunten met betrekking tot natuur. Het gebied is deels BPL, maar er is voldoende ruimte om het station hier buiten te realiseren. Daarnaast is de locatie NNN-gebied, dat recent ingericht is door de provincie.	De zoeklocatie is goed bereikbaar met de bestaande hoogspannings-verbindingen	Er liggen enkele woningen aan de rand van de zoeklocatie. Een groot deel van de zoeklocatie ligt echter buiten de 500m contour voor geluid. Bovendien gaat het voor de rest van het gebied om weinig woningen. Die hierbinnen liggen.	Het gebied ligt in recreatiegebied Diemerbos. Ook is de zoeklocatie grotendeels zoekgebied voor de RES.

Enkel aandachtspunt is landschap	**Aandachtspunt met betrekking tot bodem**	**Kleine aandachtspunten mbt beïnvloeding en veiligheid**	**Enkele aandachtspunten met betrekking tot natuur**	**Geen aandachtspunten**	**Enkele aandachtspunten**	**Aandachtspunten mbt ruimtelijke ontwikkelingen**

6.6 Zoeklocatie 6: Waternet Amsterdam Zuidoost

Deze locatie is als kansrijk beoordeeld voor verdere verkenning omdat er, rekening houdend met verschillende aandachtspunten, voldoende ruimte aanwezig is om realisatie haalbaar te maken. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-6 Beoordeling zoeklocatie 6

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
Een groot deel van de zoeklocatie ligt in een gebied met archeologische verwachtingswaarde. De rand van de zoeklocatie is aardkundig waardevol gebied. Hier is echter voldoende ruimte om het station buiten te realiseren. Ook is er een aandachtspunt met betrekking tot landschap, omdat het om een greenfield locatie gaat.	Het gebied ligt in matig zettingsgevoelig gebied. Er zijn geen aandachtspunten mbt water.	De wegen in de zoeklocatie nemen geen groot gebied van de zoeklocatie in. Voor het vervolg zijn de aanwezige gasleidingen en ontplofbare oorlogsresten, maar dit zijn geen belangrijke aandachtspunten	Zoeklocatie 6 bestaat voor een klein deel uit houtopstanden. Daarnaast bestaat het uit provinciaal landschap (NOVEX-gebied het Groene Hart).	De zoeklocatie is goed bereikbaar met de bestaande hoogspannings-verbindingen	De zoeklocatie ligt aan twee kanten naast woningen. Aan de ene kant de lintbebouwing langs de Gein en aan de andere kant de wijk Gein. Daarnaast is een groot deel van de zoeklocatie een waterzuiveringsinstallatie. Er zijn echter nog mogelijkheden om het station hier naast te realiseren.	Er zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen
Enkele aandachtspunten mbt archeologie en landschap	**Klein aandachtpunt mbt bodem**	**Kleine aandachtspunten mbt beïnvloeding en veiligheid**	**Enkele aandachtspunten met betrekking tot natuur**	**Geen aandachtspunten**	**Enkele aandachtspunten met betrekking tot woningen en bebouwing**	**Geen aandachtspunten**

6.7 Zoeklocatie 7: Aetsveldsepolder Oost

Deze locatie is als kansrijk beoordeeld voor verdere verkenning omdat er, rekening houdend met verschillende aandachtspunten, voldoende ruimte aanwezig is om realisatie haalbaar te maken. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-7 Beoordeling zoeklocatie 7

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
Een groot deel van de zoeklocatie is van aardkundig waardevol gebied. Ook kent de locatie archeologische verwachtingswaarde en ligt een deel in (de bufferzone van) UNESCO-werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. Vervolgonderzoek zal uit moeten wijzen of effecten ontstaan op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam. Daarnaast is het gebied een greenfield locatie, waardoor landschap een aandachtspunt is.	De zoeklocatie ligt voor een groot deel in een gebied met hoge overstromingsdiepte. Het gebied ligt in een matig zettingsgevoelige bodem	Er lopen een aantal wegen in en rondom de zoeklocatie. Deze nemen echter niet veel ruimte in beslag. Een deel van de zoeklocatie is aandachtsgebied voor niet gesprongen explosieven. Ook liggen er kabels van het 50kV-netwerk van Liander	Zoeklocatie 7 bestaat voor een bijna helemaal uit BPL gebied, met bovendien een bescherming voor weidevogels.	Voor deze locatie is in ieder geval een kruising met het Amsterdam Rijnkanaal vereist. Verder heeft het gebied tussen de locatie en de bestaande verbinding waarden zoals BPL en weidevogelgebied. Een ander aandachtspunt voor de verbinding op deze locatie is de lintbebouwing langs de Gein. Ook zijn er enkele woningen aan de rand van het Amsterdam Rijnkanaal gevestigd.	De zoeklocatie grenst aan de noordoostzijde aan woonwijken. Aan de overige zijdes wordt de zoeklocatie begrensd door losstaande woningen.	Er zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen
Veel aandachtspunten mbt archeologie, UNESCO en landschap	**Aandachtspunten met betrekking tot bodem en water**	**Enkele aandachtspunten met betrekking tot beïnvloeding en veiligheid**	**Aandachtspunten met betrekking tot natuur**	**Aandachtspunten met betrekking tot bereikbaarheid**	**Enkele aandachtspunten met betrekking tot woningen**	**Geen aandachtspunt**

6.8 Zoeklocatie 8: Aetsveldsepolder West

Deze locatie is als kansrijk beoordeeld voor verdere verkenning omdat er, rekening houdend met verschillende aandachtspunten, voldoende ruimte aanwezig is om realisatie haalbaar te maken. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-8 Beoordeling zoeklocatie 8

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
De randen van de zoeklocatie langs de Gein zijn van aardkundige waarde. Daarnaast kent de zoeklocatie archeologische verwachtingswaarde en ligt voor een klein deel in de bufferzone van de Stelling van Amsterdam.	De zoeklocatie ligt in matig zettingsgevoelig gebied	De zoeklocatie ligt grotendeels in aandachtsgebied voor niet gesprongen explosieven. Daarnaast liggen er kabels van het 50kV-netwerk van Liander. Hier dient bij de realisatie rekening mee	Zoeklocatie 8 bestaat voor een deel uit landschappelijk gebied van Utrecht (NOVEX-gebied het Groene Hart). Verder zijn er vanuit natuur	De zoeklocatie is goed bereikbaar met de bestaande hoogspannings-verbindingen	De zoeklocatie grenst alleen aan de lintbebouwing langs de Gein. Dit gaat echter niet om veel woningen binnen de 500 m contour.	Er zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen

Vervolgonderzoek zal uit moeten wijzen of effecten ontstaan op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam. Het Noordelijke gedeelte van de zoeklocatie is te smal voor de realisatie van het station. Hierdoor zal het station dichtbij de bufferzone gerealiseerd moeten worden. Ook ligt er een molenbiotoop in de zoeklocatie.		gehouden te worden.	geen aandachtspunten			
Aandachtspunten met betrekking tot archeologie, UNESCO en landschap	**Enkel aandachtspunt mbt bodem**	**Aandachtspunt mbt Liander**	**Enkel aandachtspunt is landschap**	**Geen aandachtspunten**	**Klein aandachtspunt mbt ruimtelijke aspecten**	**Geen aandachtspunt**

6.9 Zoeklocatie 9: Broekzijdsche Polder

Deze locatie is als niet kansrijk beoordeeld vanwege het knelpunt met de verbinding die door UNESCO-werelderfgoed zou moeten. De volgende tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies per thema.

Tabel 6-9 Beoordeling zoeklocatie 9

Archeologie, cultuurhistorie en landschap	Bodem en water	Beïnvloeding en veiligheid	Natuur	Bereikbaarheid	Ruimtelijke aspecten	Ruimtelijke ontwikkelingen
De zoeklocatie ligt in een gebied met archeologische verwachtingswaarde. De rand van de zoeklocatie langs de Gein is van aardkundige waarde. Een groot deel van de zoeklocatie is de Stelling van Amsterdam. De overige ruimte is bufferzone van de stelling van Amsterdam. Ook ligt er een molenbiotoop in de zoeklocatie.	De zoeklocatie ligt in een potentieel verontreinigd gebied. De zettingsgevoeligheid is matig.	De zoeklocatie ligt grotendeels in aandachtsgebied voor niet gesprongen explosieven. Daarnaast liggen er kabels van het 50kV-netwerk van Liander. Hier dient bij de realisatie rekening mee gehouden te worden.	De zoeklocatie ligt in landschappelijk gebied van de Provincie Utrecht (NOVEX-gebied het Groene Hart).	Voor de beoordeling is gekeken naar het gebied waar realisatie mogelijk is i.v.m. UNESCO-werelderfgoed. Voor de aanlussing op dit gebied zijn er enkele aandachtspunten. Ten eerste is het gebied waar de aanlussing doorheen moet UNESCO-werelderfgoed gebied. Dit is een belangrijk knelpunt. Daarnaast zal de aanlussing de lintbebouwing langs de Gein moeten doorkruisen.	De locatie waar realisatie mogelijk is, dus wat buiten UNESCO ligt, grenst direct aan een woonwijk.	Er zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen
Aandachtspunten met betrekking tot UNESCO-werelderfgoed	**Enkele aandachtspunten mbt bodem**	**Aandachtspunt mbt Liander**	**Aandachtspunt mbt landschap**	**Knelpunt met betrekking tot bereikbaarheid**	**Aandachtspunt met betrekking tot woningen**	**Geen aandachtspunt**

Bijlagen

Begrippenlijst

Begrip of afkorting	Betekenis
Air Insulated Station (AIS)	Een hoogspanningsstation waarbij met lucht wordt voorkomen dat men met spanning in contact komt. Dat kan bijvoorbeeld door de stroomkabels in de lucht aan masten op te hangen.
Gas Insulated Station (GIS)	Een hoogspanningsstation waarbij met gas wordt voorkomen dat men met spanning in contact komt. Door het gas kunnen de geleiders dichter bij elkaar staan, waardoor het station kleiner is dan een AIS. Het gas is echter giftig en draagt bij aan het broeikaseffect.
Zoekgebied	Het gebied waarbinnen zoeklocaties worden uitgekozen.
Zoeklocatie	Een gebied dat onderzocht wordt als mogelijke locatie voor de realisatie van het hoogspanningsstation.
Netstrategische uitgangspunten	Uitgangspunten die zijn gebruik om het zoekgebied te definiëren, vanuit net strategisch perspectief.
Ruimtelijke uitgangspunten	Uitgangspunten die zijn gebruikt om de zoeklocaties te toetsen
Criteria	Punten waarop de zoeklocaties worden beoordeeld.
Hoogspanningsstation	Dit verbindt verschillende delen van elektriciteitsnet. Het kan de stroom verdelen over verschillende verbindingen en het kan de spanning aanpassen (transformeren).
Bevoegd gezag (BG)	Bevoegd gezag is de organisatie die bij het energieproject verantwoordelijk is voor: • Vergunningverlening • toezicht • handhaving • meldingen • goedkeuring voor het afwijken van de algemene regels Het bevoegd gezag kan een Rijksorganisatie, provincie, waterschap, gemeente of vervoersregio zijn. Soms heeft een project meer dan één bevoegd gezag.
Verbinding	De verbinding van het hoogspanningsstation met het bestaande hoogspanningsnetwerk

Beoordelingscriteria werksessie

Tabel 0-1 Opmerkingen/wijzigingen in het beoordelingscriteria na de werksessie op 10-7-2024

Criteria	Opmerking/wijziging na werksessie 10-7-2024
Archeologie	
Archeologische monumenten van hoge waarde aanwezig (AMK, 2012)	Hoge archeologische verwachtingswaarde hanteren als criterium, in plaats van ruimtelijk uitgangspunt.
Cultuurhistorie en landschap	
UNESCO Stelling van Amsterdam	Deze moet, gezien de Europese wetgeving, als ruimtelijk uitgangspunt gehanteerd worden.
Rijksmonument aanwezig	Rijksmonumenten worden niet als ruimtelijk uitgangspunt, maar als criterium behandeld. Ook wordt er in de beoordeling rekening gehouden met de status van het monument (Rijks-, provinciaal, gemeentelijk) (Rijks- heeft strengere wetgeving)
Natuur	
Natura 2000-gebied	Deze wordt, gezien Europese wetgeving, als ruimtelijk uitgangspunt gehante
Provinciaal gebied	Naast BPL worden Provinciale landschappen van Utrecht gelijkmatig beoordeeld.
Bereikbaarheid (assets)	
Binnen 1 km bestaande 380kV-verbinding	Dit wordt toegevoegd aan netstrategische uitgangspunten, wordt hier weggehaald. En gewijzigd naar 2 km afstand tot de verbinding.
Ruimtelijke ontwikkelingen	
Zon- en windzoekgebieden (RES)	Deze is door gemeente Ronde Venen anders beoordeeld dan bij andere. Ze heeft juist gebieden aangewezen als niet mogelijk. Hier wordt rekening mee gehouden in de beoordeling.
Toevoegingen aan de hand van werksessie	
Aantal woningen (hoeveel worden er geraakt)	Een inschatting voor de verbinding kunnen we in deze fase maken.
Bereikbaarheid	Gemeente Ronde Venen geeft aan dat dit een erg belangrijk criterium is, omdat er mogelijk een lange weg aangelegd moet worden om het station bereikbaar te maken. In deze fase kan er nog niet beoordeeld worden of er een weg bij moet komen in verband met de aan- en afvoer van materieel etc.
Grondeigendom	In deze fase wordt grondeigendom nog niet meegenomen als criterium. In een latere fase wordt hier onderzoek naar gedaan.
Weging criteria	Dit wordt in deze fase niet gedaan. In de voorverkenning wordt alle feitelijke informatie opgehaald. In een latere fase is het aan de minister van KGG om een afweging tussen belangen te maken. Dit gebeurt aan de hand van de informatie in de Integrale Effecten Analyse (IEA).
Infrastructuur	Deze wordt meegenomen als ruimtelijk uitgangspunt (station mag geen infrastructuur raken)
Stedelijke gebied	Deze wordt meegenomen als ruimtelijk uitgangspunt (geen woonkernen). En wordt onder ‘aantal woningen’ meegenomen als criterium.
Tijd	Nog niet in deze fase – het zou mee kunnen worden genomen in het techniek aspect van de IEA.

Geld	Geld (kosten) wordt nog niet in deze fase meegenomen. In de IEA wordt dit thema behandeld.
Aansluiting 150kV-stations	De manier waarop het station op de bestaande 150kV-stations aangesloten moet worden, wordt nog niet in deze fase meegenomen (te hoog detailniveau).
Waterwingebied	Deze wordt meegenomen als criterium
Draagvlak indicatie	In deze fase wordt het proces beschreven: is het zorgvuldig doorlopen waardoor draagvlak is gecreëerd? In de IEA wordt draagvlak (onder het thema omgeving) meegenomen in de besluitvorming.
Waterberging	Deze wordt meegenomen als criterium

Quickscan gescheiden 150kV- en 380kV-station i.p.v. gecombineerd station

Aanleiding

De uitgevoerde voorverkenning (oktober 2024) ging uit van de inpassing van een gecombineerd 380kV/150kV-station (400x500m). Dit komt vanuit de standaardisatie van TenneT en heeft de voorkeur vanuit uitvoerbaarheid en beheerbaarheid. Vanwege het ruimtebeslag en de impact van een gecombineerd station, is in deze Quickscan beoordeeld of de, in de voorverkenning vanwege ruimtegebrek voor een gecombineerd station, afgevallen locaties wel geschikt zijn voor de inpassing van een gescheiden 150kV-station (115x393m) en 380kV-station (475x275m). Het uitgangpunt hierbij is dat er wel sprake moet zijn van een duidelijke meerwaarde, aangezien de totale oppervlakte toeneemt en de aansluiting complexer wordt met meer druk op de ondergrond voor de verkabeling. Er moet dus sprake zijn van een realistisch alternatief.

Scope

In de uitgevoerde voorverkenning vielen deelgebieden 2a en 2c af i.v.m. het gebrek van beschikbare ruimte voor een gecombineerd station. Locatie 1, 3, 4 en 9 vielen af omdat deze niet kansrijk werden geacht op basis van de onderzochte criteria en effecten.

In deze Quickscan is opnieuw gekeken naar locatie 1, 2a, 2c, 3 en 4 om te beoordelen of er alsnog reden is om de kansrijkheid te onderzoeken voor een 150kV of 380kV-station. Dit is niet gedaan voor locatie 9 omdat ook bij een kleiner station de bezwaren rondom UNESCO overeind blijven staan.

Methode

In deze Quickscan is in eerste instantie gekeken of er voldoende fysieke ruimte aanwezig is in de deelgebieden. Vervolgens is een korte analyse gedaan van de effecten wanneer stations gescheiden worden gerealiseerd. Op basis hiervan wordt een conclusie getrokken of er wel of geen sprake is van een realistisch alternatief dat nader wordt onderzocht in de verkenningsfase.



Figuur 20 zoeklocaties

<u>Conclusie Quickscan</u>

In de Quickscan wordt geconcludeerd dat het gescheiden realiseren op verschillende zoeklocaties niet tot nieuwe realistische alternatieven leidt. Dit heeft over het algemeen de volgende redenen:

- De fysieke ruimte in de zoeklocaties is klein en er is al veel energie-infrastructuur aanwezig die de ruimte nog verder beperkt.
- Omdat de locaties ver zijn gelegen van de te voeden 150kV-stations, moeten er veel kabels aangelegd worden. Deze moeten in veel gevallen onder infrastructuur en/of het kanaal door, wat de uitvoering complex en kostbaar maakt en mogelijk tot langere doorlooptijd leidt.
- Bij realisatie op alle zoeklocaties is waarschijnlijk sprake van effecten op natuur en woningen. Wanneer de stations gescheiden op verschillende zoeklocaties worden gerealiseerd, zijn er effecten op twee locaties in plaats van één. Per saldo leidt dit hoogstwaarschijnlijk tot grotere

effecten dan wanneer het station op één zoeklocatie gerealiseerd wordt. Dit wordt ook niet gecompenseerd in de totale oppervlakte: deze is ongeveer gelijk tussen gecombineerd of gescheiden bouwen, hierdoor is de meerwaarde van het gescheiden realiseren van de 150kV- en 380kV-delen in verschillende zoekgebieden niet of nauwelijks aanwezig.
- De proceduretijd bij een gescheiden station wordt langer, omdat er voor iedere locatie apart een participatietraject moet worden doorlopen, waarbij de stakeholders niet overal dezelfde zijn. De doorlooptijd van beide locaties moet op elkaar worden afgestemd.

Locatiespecifieke redenen worden hieronder per locatie uitgewerkt.

Zoeklocatie 1

De locatie is door de aanwezige energie-infrastructuur niet kansrijk: bouwen onder bestaande verbindingen is niet gewenst vanwege de benodigde aanleg van een tijdelijke verbinding. Ook ligt in dit gebied een ondergrondse 150kV-kabel. In deze zoeklocatie is bovendien geen ruimte om een dergelijke tijdelijke verbinding aan te leggen. Het aanleggen van kabels is op deze locatie ook complex, evenals de aansluiting op het nieuwe 380kV-station.

Conclusie: Door onvoldoende fysieke ruimte in combinatie met bestaande energie-infrastructuur is zowel een 150kV- als 380kV-station als een niet realistisch alternatief beoordeeld.



Figuur 17 150kV-station zoeklocatie 1

Zoeklocatie 2a

Locatie 2a valt niet direct af als puur wordt gekeken naar de beschikbare ruimte, een 150kV-station is hier mogelijk inpasbaar. Voor een 380kV-station is onvoldoende fysieke ruimte, deze zou direct grenzen aan de woningen aan de Overdiemerweg.

De locatie ligt echter in een gebied met houtopstanden, in NNN, recreatie- en aardkundige waarden. Ook liggen er verschillende fiets- en voetpaden. Er kan gecompenseerd worden voor verlies van bomen en NNN-areaal, maar hiervoor moet ruimte elders worden gevonden. Daarnaast worden er effecten verwacht op de woningen aan de Overdiemerweg, door de korte afstand waarop het station gerealiseerd zal moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld geluidsoverlast zijn.

Tevens is de locatie ongunstig gelegen om aan te sluiten op het te bouwen 380kV-station en de te voeden 150kV-stations, omdat de locatie is ingesloten tussen infrastructuur (de S114, A1, het spoor en verschillende boven- en ondergrondse energie infrastructuur). Ook ligt de locatie relatief ver van de te voeden 150kV-stations. Hierdoor zijn de te verwachten effecten van de aan te leggen kabels complex en zullen waarschijnlijk tot grotere effecten leiden ten opzichte van andere locaties. Verwacht wordt dat realisatie op deze locatie wellicht technisch- of kostentechnisch niet of moeilijk uitvoerbaar is, terwijl de 'winst' in effecten van een gecombineerd station beperkt is.

Conclusie: voor het 380kV-station is onvoldoende fysieke ruimte beschikbaar. Door een combinatie van effecten op woningen, natuur, recreatie, een complexe verbinding met het 380kV-station en te voeden 150kV-stations wordt een 150kV-station op deze locatie niet als realistisch alternatief beoordeeld.



Figuur 18 150kV-station zoeklocatie 2a



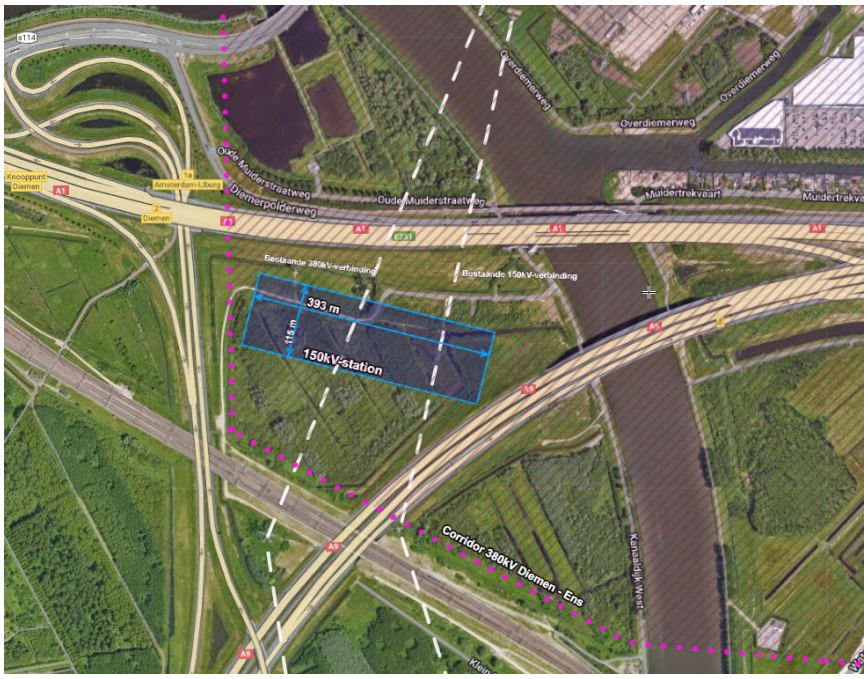
Figuur 19 380kV-station zoeklocatie 2a

Zoeklocatie 2c

Voor een 380kV-station is hier onvoldoende beschikbare fysieke ruimte.

Door de aanwezige energie-infrastructuur is deze locatie ook voor een 150kV-station niet kansrijk: bouwen onder bestaande verbindingen is niet gewenst vanwege de benodigde aanleg van een tijdelijke verbinding. In deze zoeklocatie is bovendien geen ruimte om een dergelijke tijdelijke verbinding aan te leggen. Ook is deze locatie onderdeel van een mogelijke toekomstige 380kV-verbinding (Diemen-Ens).

Conclusie: Door onvoldoende fysieke ruimte in combinatie met bestaande energie infrastructuur is zowel een 150kV -als 380kV-station als niet realistisch alternatief beoordeeld.



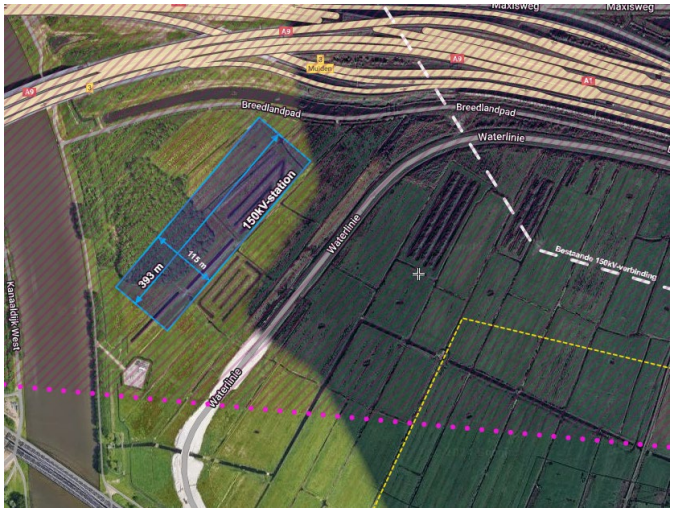
Figuur 20 150kV-station zoeklocatie 2c

Zoeklocatie 3

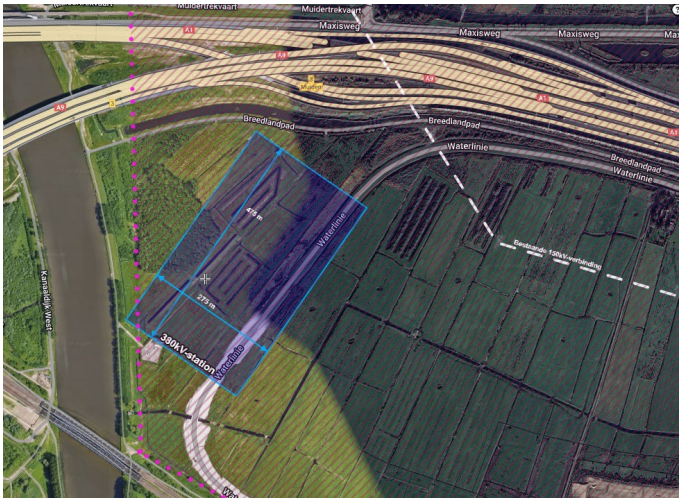
Een 380kV-station op deze locatie wordt als niet haalbaar geacht omdat deze dichtbij (circa 200m) de nieuw te bouwen woonwijk Weespersluis gerealiseerd zou moeten worden. Een 150kV-station heeft minder effecten (zoals geluidemissie) en staat op grotere afstand van de woonwijk (circa 350m), waardoor dit aspect mogelijk te mitigeren is

Op deze locatie geldt echter een aantal van dezelfde aandachtspunten als bij locatie 2a voor de verbinding met het 380kV-station en de te voeden 150kV-stations: De locatie ligt relatief ver van de te voeden 150kV-stations. Hierdoor is het aanleggen kabels technisch complex en zullen waarschijnlijk tot grotere effecten leiden ten opzichte van andere locaties. Daarnaast zullen er veel kabels onder het kanaal doorgeboord moeten worden, wat de verbinding complex maakt. Ook zijn er op deze locatie aandachtspunten met betrekking tot natuur, overstromingsrisico en ligging in BPL.

Conclusie: het 380kV-station zou dicht bij de nieuw te bouwen woonwijk Weespersluis komen te liggen. Door een combinatie van effecten op woningen, natuur, BPL, een complexe verbinding met het 380kV-station en te voeden 150kV-stations wordt een 150kV-station op deze locatie niet als een realistisch alternatief beoordeeld.



Figuur 21 150kV-station zoeklocatie 3

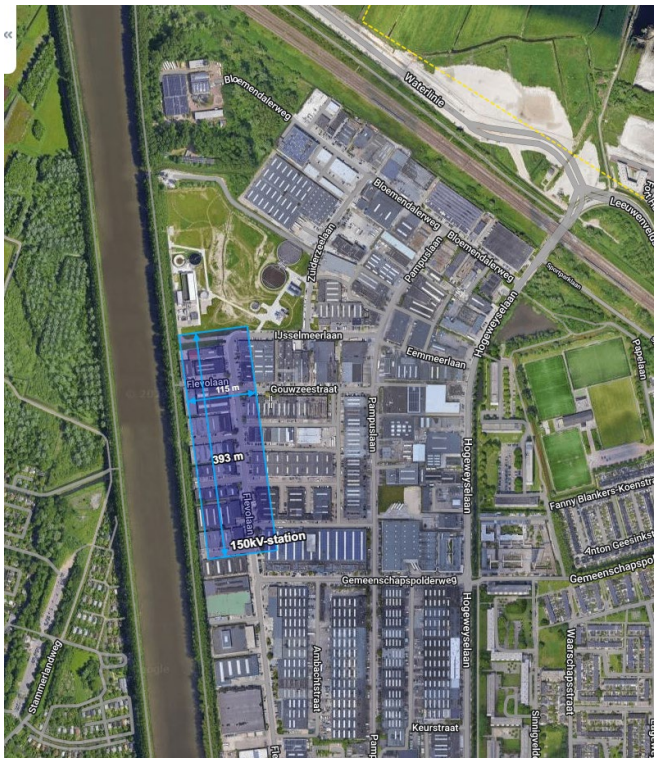


Figuur 22 380kV-station zoeklocatie 3

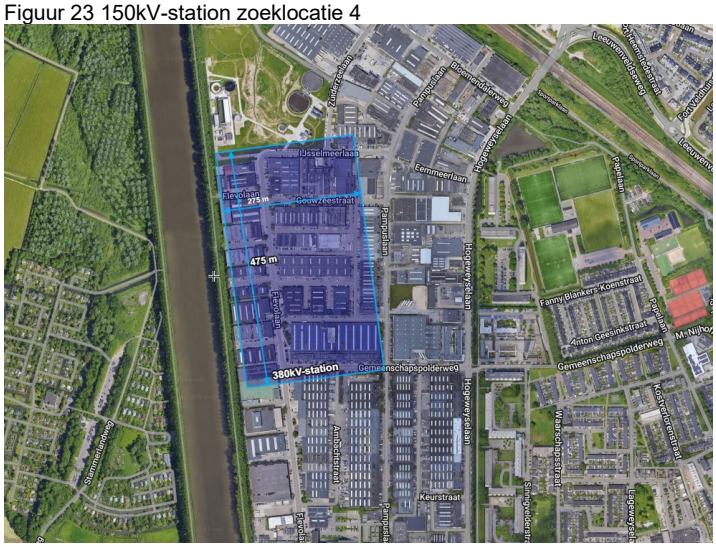
Zoeklocatie 4

Op deze locatie is geen vrije ruimte beschikbaar voor een van de stations. De enige mogelijkheid is realisatie op een of meerdere niet meer in gebruik zijnde bedrijfskavels. Hierdoor gaat de conclusie uit de voorverkenning nog steeds op, ook voor de gescheiden opties: hier zou realisatie tot een hoge doorlooptijd en hoge kosten leiden. Bovendien is het bedrijventerrein belangrijk voor de werkgelegenheid in de regio. Bedrijven hier zouden een locatie elders moeten vinden en daar ruimte innemen.

Conclusie: een gescheiden 150kV- of 380kV-station wordt op deze locatie niet als realistisch alternatief beoordeeld



Figuur 23 150kV-station zoeklocatie 4



Figuur 24 380kV-station zoeklocatie 4

Together with our clients and the collective knowledge of our 22,000 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together

SWECO

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18168
Extern Zaak ID	2338070
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	11.a
Titel	Wonen: Uitvoeringsregeling subsidie woondeals 2025 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Van het Rijk hebben wij specifieke middelen ontvangen voor het uitvoeren van woondeals, die zijn getekend tussen het Rijk, Gedeputeerde Staten, MRA en NHN. Deze middelen van een bedrag van 1.948.000 euro zetten wij in om subsidie te verlenen aan gemeenten in Noord-Holland, al dan niet in deelregionaal verband, voor het actualiseren en uitvoeren van woondeals en het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's. Hiertoe hebben wij deze Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 opgesteld. Deze regeling loopt tot en met 31 december 2027 en betreft cofinanciering van 50%.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier dhr. R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Mevr. A.H. Orlowski
BEL/WSO

Telefoonnummer +31235143723
orlowskia@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 MAART 2025

Kenmerk
2338070/2349921

Uw kenmerk

Betreft: Besluit Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025

Geachte leden,

Graag informeren wij u dat wij de Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 hebben vastgesteld.

Van het Rijk hebben wij specifieke middelen ontvangen voor het uitvoeren van woondeals, die zijn getekend tussen het Rijk, Gedeputeerde Staten, MRA en NHN. Deze middelen van een bedrag van 1.948.000 euro zetten wij in om subsidie te verlenen aan gemeenten in Noord-Holland voor het uitvoeren van activiteiten die aansluiten bij de afspraken in de woondeals en het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's.

Op grond van deze uitvoeringsregeling kunnen gemeenten in Noord-Holland, individueel of in deelregionaal verband, expertise/capaciteit inhuren voor het actualiseren en uitvoeren van woondeals en het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's.

Gemeenten in Noord-Holland kunnen individueel of in deelregionaal verband vanaf 7 april 2025 subsidie aanvragen. Het betreft hier

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

cofinanciering van 50%. De looptijd van de regeling is tot en met 31 december 2027. De Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 wordt bekend gemaakt in het Provinciaal blad.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
provinciesecretaris

voorzitter

1 bijlage(n)

1. Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeenten in Noord-Holland

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Mevr. A.H. Orlowski
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143723
orlowskia@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk
2338070/2376188

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025

Geacht college,

Met deze brief brengen wij u op de hoogte van het besluit van Gedeputeerde Staten van 25 maart 2025 over de Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025. Met deze regeling gaan we u helpen uw bij het actualiseren en uitvoeren van de woondeals. Tevens ondersteunen wij u hiermee bij het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's.

Via deze regeling kunnen gemeenten in Noord-Holland, individueel of in deelregionaal verband, subsidie aanvragen voor inhuur van expertise/capaciteit in het kader van het actualiseren en uitvoeren van afspraken uit de woondeals en het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's.

Vanaf 7 april 2025 kunnen Noord-Hollandse gemeenten, individueel of in deelregionaal verband, subsidie aanvragen. Kosten gemaakt in de periode vanaf 1 januari 2025 tot en met 31 december 2027 komen in aanmerking voor subsidie. De regeling loopt af op 31 december 2027. De volgorde van binnenkomst van aanvragen is leidend bij toekenning van subsidie.

Het subsidieplafond is vastgesteld op € 1.948.000 op basis van co-financiering, waarbij de provincie maximaal 50% bijdraagt. De andere 50% is voor rekening van de gemeente.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

In de regeling staan de maximale bedragen per onderdeel aangegeven. Ook overige informatie vindt u in de regeling en bijbehorende documenten. Hiervoor verwijzen wij u naar de publicatie van de uitvoeringsregeling in het Provinciaal Blad.

Wij zien graag uw aanvraag tegemoet.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van ……., nr. ……, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

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

Gelet op de Regeling van de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 19 september 2024, nr. 2024- 0000114196, houdende regels met betrekking tot het verstrekken van een specifieke uitkering ten behoeve van het opstellen en uitvoeren van woondeals derde tranche (Regeling specifieke uitkering ten behoeve van het opstellen en uitvoeren van woondeals derde tranche)

Overwegende dat de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bij besluit van 4 november 2022 aan de provincie Noord-Holland een Beschikking SPUK ondersteuning opstellen en uitvoeren woondeals heeft verleend;

Overwegende dat het belang van het vergroten van de woningbouwproductie door het versnellen van de woningbouw en het zorgen voor een evenwichtige woningverdeling onder de huidige en toekomstige bewoners van Nood-Holland, het wenselijk maakt om subsidie te verlenen aan gemeenten voor het uitvoeren van activiteiten die aansluiten bij de afspraken in de door de regio Noord-Holland Noord, de gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam, het Rijk en Gedeputeerde Staten getekende Woondeals en het opstellen en uitvoeren van volkshuisvestingsprogramma's;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025

Artikel 1
In deze regeling wordt verstaan onder:
a. Woondeals: de in 2023 in Noord-Holland getekende woningbouwafspraken tussen het Rijk, de provincie en gemeenten.
b. Provinciale verantwoordingssystematiek: Aanwijzingen voor de subsidieverstrekking Noord-Holland, PRB-2018-5733.

Artikel 2
1. Op deze regeling is titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.
2. Op deze regeling is de Provinciale verantwoordingssystematiek niet van toepassing.

Artikel 3
Subsidie wordt verstrekt aan Noord-Hollandse gemeenten die, individueel of in regionaal verband, een subsidie aanvragen.

Artikel 4

Subsidie kan worden verstrekt voor één van de volgende activiteiten:

1. het inhuren van capaciteit of expertise voor het opstellen en uitvoeren van:
   a. (onderdelen van) een lokaal volkshuisvestingsprogramma of
   b. deelregionale volkshuisvestingsprogramma's.
2. het inhuren van capaciteit of expertise voor:
   a. het opstellen van (onderdelen van) deelregionale woonzorgvisies of
   b. het actualiseren en uitvoeren van de woondeals.

Artikel 5

Een aanvraag om subsidie bevat ten minste:

a. een begroting van de kosten van de activiteit;
b. een financieringsplan van de kosten van de activiteit en
c. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit.

Artikel 6

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de periode van 7 april 2025 tot en met 1 oktober 2027 is ontvangen.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorige lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 7

Gedeputeerde Staten stellen voor de duur van deze uitvoeringsregeling een subsidieplafond vast van € 1.948.000.-.

Artikel 8

1. Aanvragen om subsidie worden behandeld op volgorde van ontvangst.
2. Wanneer een aanvrager op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt als datum van ontvangst van de aanvraag, de datum waarop de aanvraag is aangevuld.
3. Indien meerdere aanvragen op dezelfde dag door Gedeputeerde Staten worden ontvangen en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste in behandeling genomen.
4. Indien toepassing van het vorige lid ertoe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 9

Subsidie wordt geweigerd indien:

a. de activiteit financieel niet haalbaar is;
b. de aanvrager voor dezelfde activiteit al een subsidie van Gedeputeerde Staten heeft ontvangen;

c. de aanvrager in hetzelfde kalenderjaar binnen de openstellingsperiode reeds subsidie heeft ontvangen op grond van deze uitvoeringsregeling;
d. de aanvraag betrekking heeft op grondaankoop;
e. de activiteit ziet op het opstellen van een onderbouwing voor een functiewijziging naar wonen in landelijk gebied als bedoeld in de geldende Omgevingsverordening van de Provincie Noord-Holland;
f. de activiteit ziet op het inhuren van capaciteit voor de versnelling van woningbouwprojecten;
g. de activiteit ziet op het maken of actualiseren van regulier beleid.

Artikel 10

Subsidie wordt niet verstrekt voor:
a. kosten die zijn gemaakt buiten de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2027;
b. kosten die zijn gemaakt ten behoeve van de reguliere bedrijfsvoering van de aanvrager en
c. kosten van verrekenbare of compensabele BTW.

Artikel 11

1. De subsidie bedraagt 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 15.000,- voor een aanvraag om subsidie op grond van artikel 4, eerste lid, onder a.
2. De subsidie bedraagt 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 30.000 voor een aanvraag om subsidie op grond van artikel 4, eerste lid, onder b.
3. De subsidie bedraagt 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 75.000,- voor een aanvraag om subsidie op grond van artikel 4, tweede lid, onder a en b.
4. Indien de activiteit op grond van een andere uitvoeringsregeling wordt gesubsidieerd, wordt het subsidiebedrag zodanig berekend dat het totaal aan subsidies niet meer bedraagt dan 50% van de totale projectkosten.
5. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.
6. Bij subsidies van minder dan € 10.000,- wordt volstaan met subsidievaststelling zonder voorafgaande subsidieverlening.
7. Gedeputeerde Staten kunnen een voorschot verstrekken van 100% van het verleende subsidiebedrag.
8. Gedeputeerde Staten kunnen de subsidie terugvorderen:
    a. voor zover geen, geen volledige of onjuiste informatie is verstrekt;
    b. indien de verantwoordingsinformatie te laat is ontvangen;
    c. voor zover de daadwerkelijke kosten lager zijn dan de verstrekte subsidie;
    d. voor zover de subsidie niet rechtmatig is besteed;
    e. voor zover de rechtmatigheid van de bestedingen naar het oordeel van de controlerende accountant onzeker is.

Artikel 12

Aan de subsidieontvanger worden in ieder geval de volgende verplichtingen opgelegd:
a. De subsidieontvanger informeert Gedeputeerde Staten op verzoek over de voortgang van de activiteiten waarvoor de subsidie is verstrekt.

b. De subsidieontvanger verleent op verzoek van Gedeputeerde Staten medewerking en verstrekt op verzoek van Gedeputeerde Staten informatie ten behoeve van de voortgang en evaluatie van de doelmatigheid en doeltreffendheid van de activiteiten waarvoor de subsidie is verstrekt.
c. De financiële verantwoording vindt conform artikel 17a van de Financiële Verhoudingswet jaarlijks uiterlijk op 15 juli plaats door toezending door de subsidieontvanger van de jaarrekening met gebruikmaking van de SiSa-systematiek.
d. In de beschikking tot subsidieverlening kunnen Gedeputeerde Staten nadere verplichtingen opleggen aan de subsidieontvanger.

Artikel 13

1. De subsidie wordt ambtshalve vastgesteld op basis van de in artikel 12, onder c, genoemde verantwoording over het jaar waarin de activiteiten zijn afgerond.
2. Gedeputeerde Staten besluiten tot vaststelling uiterlijk op 31 december van het jaar waarin de in het eerste lid genoemde verantwoording is ingediend.

Artikel 14

1. Deze regeling treedt in werking op de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2028.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025.

Haarlem, **** **** 2025.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

M. van Kuijk, provinciesecretaris.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18083
Extern Zaak ID	2390136
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	11.b
Titel	Wonen: Woningbehoefteraming 2024-2040 (C-agenda Ruimte 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

In de actieagenda wonen hebben we opgenomen om elke 2 à 3 jaar een de actuele en toekomstige woningbehoefte in kaart te brengen en hierover te rapporteren. Dat doen we aan de hand van actuele bevolkingsprognoses Vanwege de actualisatie van de woondeals die dit jaar plaats moet gaan vinden (met aantallen tussen 2031 tot en met 2034) is er een woonbehoefteraming gedaan. Het rapport is inmiddels gereed en het onderzoek hiervoor is uitgevoerd door adviesbureau RIGO. Deze woonbehoefteraming geeft, gezamenlijk met de bevolkingsprognose, input voor de actualisatie van de woondeals later dit jaar.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S.H. van den Berg
BEL/WSO

Telefoonnummer +31235145683
stan.van.den.berg@noord-holland.nl

Verzenddatum
27 MAART 2025

Kenmerk
2390136/2390681

Uw kenmerk

Betreft: Woningbehoefteraming 2024-2040

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Woningbehoefte provincie Noord-Holland en MRA

Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft in december 2024 de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050 gepubliceerd waarin een inschatting is gemaakt van de toekomstige woningbouwopgave (aantal woningen). Op basis van deze prognose heeft onderzoeksbureau RIGO, in voorbereiding op de Volkshuisvestingsprogramma's en de actualisatie van de woondeals, een kwalitatieve raming opgesteld van de woningbouwopgave naar prijsklasse, huur/koop en woningtype.

De provincie gebuikt de uitkomsten van het onderzoek om te beoordelen wat voor woningen er gebouwd moeten worden. Zoals de prijsklasse, of het huur of koop moet zijn en het type woning. Op basis hiervan gaat de provincie in gesprek met gemeenten over de te bouwen woningen. Uiteindelijk moet dit eind dit jaar leiden tot een actualisatie van de Woondeals (MRA en Noord-Holland Noord).

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

1 bijlage(n)

Woningbehoefteraming 2024-2040

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

De woningbehoefte in de MRA en Noord-Holland Noord

Provincie Noord-Holland



De woningbehoefte in de MRA en Noord-Holland Noord

Provincie Noord-Holland

Datum	7 maart 2025
Opdrachtgever:	Provincie Noord-Holland
Contactpersoon:	Stan van den Berg
Nadere inlichtingen:	André Buys; andre.buys@rigo.nl;
	Tobias Meppelink; tobias.meppelink@rigo.nl;
	Hans van der Reijden; hans.van.der.reijden@rigo.nl;
Projectnummer:	P49270

RIGO is lid van de Vereniging voor Beleidsonderzoek (VBO) en gecertificeerd volgens ISO 9001:2015

WWW.RIGO.NL | DE RUIJTERKADE 112-C AMSTERDAM | IBAN NL 14 INGB 0002903851 | T 020 522 11 11
INFO@RIGO.NL | POSTBUS 2805 1000 CV AMSTERDAM | BTW NR NL 0092.84.461.B.01 | KVK 33227618

Inhoud

Samenvatting 1

1 Inleiding 6

2 Het woningtekort 8

2.1 Het woningtekort, kwantitatief 8

2.2 Het tekort, kwalitatief 9

2.3 “Outsiders” op de woningmarkt 13

3 Ontwikkeling van de huishoudens 17

3.1 Demografie en woningbouw: kip of ei? 17

3.2 Demografische ontwikkelingen 18

3.3 Inkomensgroepen 22

4 Ontwikkeling van de woningbehoefte 25

4.1 Kwantitatief 25

4.2 Kwalitatief: hoe en wat? 26

4.3 De metropoolregio Amsterdam 31

4.4 Noord-Holland Noord 42

4.5 Grote woningen, kleine huishoudens 46

Bijlagen 48

Samenvatting

Op verzoek van de Provincie Noord-Holland heeft RIGO een raming gemaakt van de ontwikkeling van de woningbehoefte in de Metropoolregio Amsterdam (MRA, inclusief Almere en Lelystad) en in Noord-Holland Noord tot het jaar 2040, met een doorkijk tot het jaar 2050 en een tussenstand in 2031, het einde van de vigerende woondeal. Vertrekpunt is (1 januari van) het jaar 2024.

Onder woningbehoefte verstaan we de benodigde netto verandering in de woningvoorraad teneinde de toekomstige bevolking te kunnen huisvesten en tevens het reeds bestaande woningtekort in te lopen.

Aantallen

De totale opgave is onder te verdelen in twee componenten. Ten eerste de **additionele behoefte**. Deze heeft te maken met de demografische ontwikkeling in de toekomst, waaronder de groei van het aantal huishoudens. Om deze groei te accommoderen moet de woningvoorraad in de MRA volgens de demografische prognose van de Provincie tussen 2024 en 2031 met ruim 97.000 woningen toenemen. In Noord-Holland Noord gaat het om 17.700 woningen.

Tweede component is het **terugdringen van het reeds bestaande tekort**. Dit woningtekort is toegenomen, doordat de bevolking de afgelopen jaren harder is gegroeid dan de woningvoorraad. Om het tekort tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen zijn volgens berekeningen van de Provincie Noord-Holland 45.700 extra woningen nodig in de MRA. In Noord-Holland Noord gaat het om nog eens 5.700 woningen.

De additionele behoefte is te beschouwen als een minimumopgave. De woningvoorraad moet minimaal de huishoudensgroei bijhouden, anders loopt het tekort verder op. Meer bouwen dan het minimum dringt het tekort terug. Op het tekort in 2031 te hebben ingelopen tot het gewenste niveau, moet de woningvoorraad in de MRA met in totaal 142.750 toenemen. In Noord-Holland Noord gaat het om 23.400 woningen.

Voor de kwalitatieve invulling van de woningbehoefte zijn aannamen gedaan ten aanzien van de demografie (denk aan de vergrijzing, maar ook jonge aanwas), de koopkracht en trends op de woningmarkt. Hiertoe is gebruik gemaakt van het onderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA2023) en het Woononderzoek Nederland (WoON2021).

Prijsklassen

Wat het **in te lopen tekort** betreft, dit gaat om mensen die willen starten en om huishoudens die al wel ergens wonen, maar (nog) niet over eigen (zelfstandige) woning beschikken. Dit is een heterogene groep, variërend van jongeren in antikraakwoningen via scheidingsgevallen tot expats die een woning delen. Wat ze gemeen hebben is dat ze op korte termijn een volwaardige woning voor zichzelf nodig hebben.

Afgaande op recente verhuizingen heeft deze groep vooral behoefte aan huurwoningen in het sociale segment (officieel: het lage huursegment, met huurprijs tot € 879, prijspeil 2024). Ongeveer de helft van dit deel van de opgave betreft sociale huur. Daarnaast is er onder deze doelgroep in de MRA behoefte aan (of eigenlijk ‘markt voor’) huurwoningen boven deze lage huurgrens, ook in het segment boven de € 1.123 (prijspeil 2024). Het niet-sociale huursegment vervult een belangrijke functie voor nieuwkomers en spoedzoekers. Zij kunnen niet terecht in

de sociale huur (of willen daar niet op wachten) en kunnen of willen ook niet kopen. Met een huurprijs van € 26 per vierkante meter (bron: Pararius) is vooral in Amsterdam een groot tekort aan niet-gereguleerde huur. Dit ondanks het feit dat huurders (uiteraard) liever minder zouden betalen en in sommige gevallen met (te) hoge huurquoten te maken hebben. In Noord-Holland Noord is dit marktsegment veel kleiner.

De **additionele behoefte** heeft betrekking op de toekomst en is daarmee lastiger te schatten dan de opgave met betrekking tot het actuele tekort. Er zijn meerdere toekomsten denkbaar. Vanwege de onzekerheid is voor de additionele woningbehoefte gerekend met **drie scenario's**.

a) *Trendscenario*, waarbij de kwaliteitsnormen uit het verleden onverkort worden doorgetrokken naar de toekomst;
b) *Kleiner en betaalbaarder*, waarin woningzoekenden inleveren op kwaliteit, mede met oog op de betaalbaarheid;
c) *Extra doorstroming*, waarin tevens wordt verondersteld dat het aantal ruim wonende senioren in de toekomst lager uitvalt dan in het scenario versobering.

In het eerste scenario (a) wordt verondersteld dat toekomstige huishoudens net zo (kunnen) wonen als soortgelijke huishoudens nu. Impliciet wordt daarmee de bouwpraktijk uit het verleden doorgetrokken naar de toekomst. Dit leidt tot een relatief duur behoefteplaatje, want in het verleden werden er volop ruime en ook grondgebonden woningen gebouwd. Aan die kwaliteit hangt nu een hoger prijskaartje dan in het verleden. In scenario b) wordt ervan uitgegaan dat woningzoekenden bereid zijn in te leveren op kwaliteit in de vorm van vierkante meters. Dit heeft tot gevolg dat toekomstige huishoudens minder ruim zullen wonen als hun ouders. Het zijn daarbij vooral de jongeren - de nieuwe generatie - die moeten inleveren. Senioren kunnen het zich veroorloven te blijven zitten. Scenario c) werkt door in het feit dat er meer grote woningen (veelal eengezinswoningen) vrijkomen uit de voorraad. Die hoeven dan niet te worden toegevoegd. Ten opzichte van scenario b) scheelt dit verder in de behoefte aan duurdere woningen. Kleiner wonen betekent daarbij niet dat de behoefte verschuift naar meer sociale huur. Alternatieven worden gezocht binnen de marktsector.

Overigens houdt deze raming er rekening mee dat er ook in de toekomst huishoudens zijn die niet optimaal (krap, ruim, duur, goedkoop) wonen. Sterker nog, door de vergrijzing neemt het aantal alleenstaanden in grote woningen nog verder toe, ook in het "extra doorstroming" scenario. Inlopen van het tekort zal wel voor zorgen dat meer huishoudens zelf over een woning beschikken, in plaats van noodgedwongen een woning te delen.

Ontwikkeling van de woningbehoefte (netto toe te voegen), naar prijsklasse

	huur			koop		totaal	
MRA	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
in te lopen tekort	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700
totaal 2024-2031							
a trendscenario	35%	7%	14%	14%	30%	100%	142.750
b kleiner en betaalbaarder	35%	8%	14%	18%	25%	100%	142.750
c extra doortroming	35%	9%	15%	21%	20%	100%	142.750
totaal 2024-2040							
a trendscenario	32%	7%	15%	14%	32%	100%	237.900
b kleiner en betaalbaarder	32%	8%	15%	18%	28%	100%	237.900
c extra doortroming	32%	9%	15%	20%	24%	100%	237.900

Noord-Holland Noord	< € 879	< € 1.123	huur > € 1.123	€ 390.000	koop € 390.000		totaal
in te lopen tekort	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700
totaal 2024-2031							
a trendscenario	34%	5%	2%	19%	40%	100%	23.400
b kleiner en betaalbaarder	34%	5%	2%	25%	34%	100%	23.400
c extra doortroming	34%	9%	4%	33%	19%	100%	23.400
totaal 2024-2040							
a trendscenario	31%	4%	3%	17%	44%	100%	33.800
b kleiner en betaalbaarder	31%	5%	3%	25%	37%	100%	33.800
c extra doortroming	31%	7%	4%	31%	26%	100%	33.800

(totaal = in te lopen tekort plus additionele behoefte)

Middensegment

Een wellicht opvallende bevinding is de bescheiden behoefte aan het ‘middensegment’ huur. Daar zijn meerdere verklaringen voor te geven. Ten eerste is het simpelweg een kleine prijsrange. Tussen de € 879 en de € 1.123 (prijspeil 2024) zit maar € 244. De prijsklasse daaronder is veel groter en die daarboven in beginsel onbegrensd. Niet zo vreemd dus dat slechts een klein deel van de totale behoefte aan huurwoningen in het smalle middensegment terecht komt. Tweede verklaring is de aanzienlijke behoefte aan ‘betaalbare’ koopwoningen (tot € 390.000, prijspeil 2024). De doelgroep voor het middensegment huur heeft eerder behoefte aan betaalbare koopwoningen. Dit is helemaal sterk het geval in Noord-Holland Noord, waar huren helemaal geen traditie is. Maar middensegment huur kan wel een alternatief zijn voor betaalbare koop. Derde verklaring is dat het huidige prijsniveau in de marktsector ook voor de toekomst is aangehouden. Als het echter lukt om het tekort terug te dringen, zal dit ook een drukkend effect hebben op huizenprijzen. Andersom geldt dat te weinig bouwen de prijzen (nog) verder opdrijft.

Woningtypen

Met alle aandacht voor prijsklassen zouden we bijna vergeten dat er ook nog andere vormen van behoeften bestaan. Het woningtype bijvoorbeeld. De additionele behoefte in de MRA bestaat vooral, maar niet uitsluitend, uit appartementen. In Noord-Holland Noord is ook nog volop behoefte aan (nog) meer eengezinswoningen.

De vergrijzing zorgt voor meer kleine huishoudens, maar die hebben meestal geen behoefte aan een andere woning. Steeds meer ruime (eengezins)woningen zullen worden bewoond door “lege-nesters” die daar ooit als gezin hebben gewoond. Tegelijkertijd krijgen nieuwe generaties (aanstaande) gezinnen ook behoefte aan eengezinswoningen of gelijkwaardige alternatieven. Die zouden dus moeten worden toegevoegd, althans als we toekomstige generaties net zo willen laten willen wonen als hun ouders (scenario a). Alternatief is om meer senioren te verleiden om kleiner te gaan wonen, zodat de grotere woningen uit voorraad vrij komen. In het “extra doorstroming” scenario wordt verondersteld dat dit lukt. De additionele behoefte verschuift dan in de richting van meer appartementen en ook naar minder dure (koop)woningen. Wat voor appartementen dat moeten zijn is hier niet verder uitgewerkt. Uit WiMRA weten we dat de “downzisers” eventueel wel kleiner willen wonen, maar ook weer niet al te klein.

Ontwikkeling van de woningbehoefte (netto toe te voegen), naar eigendom en woningtype

MRA	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
in te lopen tekort	72%	9%	9%	10%	100%	45.700
totaal 2024-2031						
a trendscenario	46%	10%	14%	29%	100%	142.750
b kleiner en betaalbaarder	48%	9%	17%	26%	100%	142.750
c extra doortroming	51%	8%	20%	21%	100%	142.750
totaal 2024-2040						
a trendscenario	42%	13%	16%	30%	100%	237.900
b kleiner en betaalbaarder	43%	11%	19%	27%	100%	237.900
c extra doortroming	45%	11%	21%	23%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Noord-Holland Noord	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
in te lopen tekort	50%	20%	6%	24%	100%	5.700
totaal 2024-2031						
a trendscenario	29%	12%	14%	44%	100%	23.400
b kleiner en betaalbaarder	30%	11%	19%	39%	100%	23.400
c extra doortroming	38%	9%	32%	21%	100%	23.400
totaal 2024-2040						
a trendscenario	24%	14%	17%	44%	100%	33.800
b kleiner en betaalbaarder	25%	13%	22%	39%	100%	33.800
c extra doortroming	31%	12%	32%	25%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

(totaal = in te lopen tekort plus additionele behoefte)

Deelregio's

Wanneer wordt ingezoomd op deelregio's, komen enkele opvallende verschillen aan het licht. Verschillen tussen de regio's blijven grotendeels in stand. Amsterdam, dat een deelregio op zich vormt, kent een tweetoppige behoefte. Volgens de demografische prognose groeit in Amsterdam het aantal huishoudens van middelbare leeftijd, waaronder ook huishoudens met kinderen, terwijl het aantal jongeren (tot 35 jaar) afneemt. Deze huishoudens, die de startersfase zijn ontgroeid, hebben behoefte aan kwaliteit en dat komt in Amsterdam met een prijskaartje. Tegelijkertijd blijft een substantieel deel van de Amsterdamse huishoudens vanwege hun inkomen afhankelijk van sociale huur.

De behoefte in Almere-Lelystad komt relatief zwaar in de "betaalbare" segmenten terecht. Hierin weerspiegelt zich het verleden. Voor betaalbare woningen zullen huishoudens (blijven) uitwijken naar Flevoland. In Almere en Lelystad komen door instroom en door eigen aanwas de komende jaren veel jonge (aanstaande) gezinnen op de markt. Deze krijgen net als hun ouders in het verleden volop behoefte aan (relatief betaalbare) eengezinswoningen.

In Noord-Holland Noord valt vooral de geringe behoefte in de Kop van Noord-Holland op. Hierdoor zou de markt zodanig kunnen ontspannen dat er op langere termijn nauwelijks nog duurdere koopwoningen en ook geen sociale huurwoningen hoeven te worden toegevoegd; die komen voldoende vrij uit de voorraad.

Langere termijn

De behoefte op langere termijn verschilt niet heel veel van die tot 2031. De additionele behoefte neemt ook na 2031 verder toe als gevolg van een voortdurende demografische groei.

De vergrijzing tikt door, vooral buiten de steden. Dit drukt de behoefte aan sociale huur, want de toekomstige senioren hebben daar minder behoefte aan dan de huidige. Dit valt op in de Gooi- en Vechtstreek, waar naast een verdere vergrijzing ook nog eens weinig nieuwe jonge huishoudens worden verwacht. Met deze bevolking zal de additionele behoefte aan sociale huur op lange termijn beperkt blijven. Dit neemt niet weg dat er op korte termijn ook in deze deelregio een tekort in dit segment bestaat, dat eerst moet worden weggewerkt en dat in de MRA als geheel ook op langere termijn de behoefte aan sociale huur blijft toenemen.

Na 2040 is de verwachting dat het aantal huishoudens (en daarmee de woningbehoefte) in de MRA blijft toenemen, met name in Amsterdam en in Almere-Lelystad. In Noord-Holland Noord vlakt de groei af. In de Kop van Noord-Holland is zelfs een afname van het aantal huishoudens mogelijk. Tussen 2040 en 2050 neemt de woningbehoefte in de MRA met nog eens 74.000 toe, in Noord-Holland Noord met 4.350. Een kwalitatieve invulling hiervan is vanwege de grote onzekerheden op deze termijn niet zinvol.

Alternatieven

De hier gepresenteerde kwalitatieve raming is niet bedoeld (en ook niet geschikt) als blauwdruk voor de nieuwbouw, maar is vooral nuttig als spiegel. Er zijn tal van (beleidsmatige) redenen om juist iets anders te willen bouwen dan de (beleidsneutrale) scenario's aangeven, zeker op lokaal niveau. Bovendien verandert de voorraad ook door andere oorzaken dan nieuwbouw (prijsontwikkeling, prijsregulering, buy-to-let, uitponding, sloop, transformaties).

Mits op het niveau van de MRA als geheel aan de behoefte wordt voldaan, kan de opgave per deelregio anders worden ingevuld dan hier berekend. Denk aan het aanbieden van meer middenhuur of koop tot € 390.000 in dure gemeenten. Denk ook aan een gelijkmatige verdeling van de regionale opgave in de sociale huur (fair share, solidariteit). Dit is een kwestie van beleid en, vanwege de regionale verwevenheid van de woningmarkt, ook van regie.

Sociale huurwoningen in dure regio's / gemeenten zullen niet leeg komen te staan. Integendeel. Middenhuurwoningen of koopwoningen onder de € 390.000 ook niet. Een andere woningvoorraad zal er mogelijk toe leiden dat migratiestromen zich binnen de regio's anders ontwikkelen, gestuurd door het aanbod en mede afhankelijk van de kwaliteit. Zo zijn Almere en Lelystad ook ooit ontstaan, zonder dat er op die plekken enige behoefte was uitgerekend. En zolang er sprake is van een aanzienlijk tekort aan woningen zullen woningzoekenden zich laten sturen door het aanbod.

1 Inleiding

Op verzoek van de Provincie Noord-Holland heeft RIGO een raming gemaakt van de woningbehoefte in de metropoolregio Amsterdam (MRA, inclusief Almere en Lelystad) en in Noord-Holland Noord. Belangrijke bronnen daarbij zijn het onderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA2023) en de onlangs (december 2024) door de Provincie gepubliceerde demografische prognose.

In deze rapportage worden de uitkomsten van deze raming gepresenteerd. Alvorens dit te doen is het zinvol om kort stil te staan bij het hoe en waarom van een behoefteraming.

Het begrip woningbehoefte

De woningbehoefte, zoals hier uitgewerkt, is een schatting van de benodigde aanpassing van de woningvoorraad, zodanig dat de bevolking van de toekomst kan worden gehuisvest, rekening houdend met demografische en economische trends en met trends op de woningmarkt.

In de totale aanpassingsopgave worden twee componenten onderscheiden:

- Het (deels) inlopen van het reeds bestaande **woningtekort** en
- De **additionele woningbehoefte**, die het gevolg is van nog te verwachten ontwikkelingen in de toekomst.

Bij de berekening van de behoefte komen aannamen kijken, zoals verwachtingen ten aanzien van de demografische ontwikkeling. Deze aannamen worden elders in de rapportage nog verder besproken.

Bruikbaarheid van de uitkomsten

De behoefteraming zegt iets over de gewenste veranderingen in de woningvoorraad. In de praktijk liggen er al tal van plannen, ambities en intenties. Voor de periode tot en met 2030 is er de woondeal. De vraag dringt zich op waar een behoefteraming voor nodig is als beleidsmakers toch al hebben afgesproken wat ze (willen) gaan bouwen.

Ondanks gemaakte afspraken is het nog wel zinvol om beleidsvoornemens te spiegelen aan de uitkomsten van de raming. Al was het maar om bewust af te wijken van de uitkomsten.

Anders dan het beleid is de behoefteraming een **beleidsneutrale** doorrekening van verwachtingen ten aanzien van de toekomstige bevolking, **trends en constanten** op de markt. Er zijn tal van redenen om bewust af te willen wijken van deze berekende behoefte. Bijvoorbeeld omdat er reeds gemaakte afspraken met bouwpartijen zijn gemaakt, of vanwege het gebrek aan geschikte locaties. Of misschien laat de raming wel een toekomst zien die beleidsmatig ongewenst is en is de ambitie juist om een trendbreuk te bewerkstelligen. Afwijken van de raming betekent niet dat woningen leeg zullen komen te staan.

Vergelijkbaarheid

Zoals gezegd, de behoefteraming is geschikt en bedoeld als spiegel voor het beleid, niet als onwrikbaar dictaat of als niet te vermijden prognose. Wat betreft de woondeal moet daarbij rekening worden gehouden met het volgende.

- Ten eerste: de woondeal gaat over de “bruto” te bouwen wonen. De behoefteraming is “netto”. Het geeft aan hoe de voorraad zou moeten veranderen. Dat is niet precies

hetzelfde. Behalve door nieuwbouw verandert de voorraad door sloop, door prijsontwikkeling en door omzettingen van huurwoningen naar koopwoningen (“uitponden”) en omgekeerd. Een aantal jaren geleden werden veel huurwoningen door particuliere opgekocht voor de verhuur, recent worden juist weer veel particuliere huurwoningen verkocht. Hoe dit op termijn verder gaat is niet te voorspellen, zeker niet op deelregionaal niveau.

- Ten tweede: de tijdsperiode is niet gelijk. De woondeal gaat over de periode 2022 tot en met 2031. De behoefteraming start net als de demografische prognose in het jaar 2024. Er zijn dus al twee (bouw)jaren achter de rug en op het moment van publiceren al drie. In die voorbije jaren is de woningvoorraad alweer veranderd, niet alleen door nieuwbouw trouwens, maar ook door ontwikkelingen in de voorraad. Eigenlijk zou je om de perioden gelijk te trekken de woondeal moeten updaten voor de reeds opgeleverde woningen. Het monitoren van de nieuwbouw en overige omzettingen is echter een onderzoek op zich en valt buiten de scope van de behoefteraming.

Gezien bovengenoemde complicaties is de behoefte niet alleen in absolute aantallen, maar ook in percentages weergegeven. Hierdoor is toch een vergelijking op hoofdlijnen mogelijk. Daarnaast gaat de behoefteraming verder dan de woondeal, zowel in de tijd (ook na 2031 is er behoefte) als in kwaliteiten (ook woningtypen).

Opbouw van deze rapportage

De rapportage is verder als volgt opgebouwd. In het eerstvolgende hoofdstuk wordt ingegaan op het actuele woningtekort en de opgave om dit tekort terug te dringen. In het daaropvolgende hoofdstuk wordt stilgestaan bij de demografische prognose. Vervolgens komt de additionele woningbehoefte aan de orde en worden beide componenten gecombineerd en in grote lijnen gespiegeld aan wat we weten over de bouwplannen.

2 Het woningtekort

Woningbehoefte, zoals die hier wordt uitgewerkt, bestaat uit twee onderdelen. Een onderdeel heeft te maken met de verwachte toename van het aantal huishoudens. Er moeten woningen bij om deze groei te accommoderen. Dit noemen we de **additionele woningbehoefte**. Het andere onderdeel heeft te maken dat we om te beginnen al te maken hebben met een **tekort aan woningen**. Om dit tekort terug te dringen, zouden dus eigenlijk meer woningen moeten worden toegevoegd dan het aantal huishoudens toeneemt. Hoe veel en wat voor woningen dat moeten zijn is onderwerp van dit hoofdstuk.

2.1 Het woningtekort, kwantitatief

Het behoeft geen betoog dat de woningmarkt anno 2024 uitermate krap is. Dit uit zich onder meer in lange wachttijden in de sociale huur en hoge prijzen in de marktsector.[1] Degenen die daar het meeste tegenaan lopen zijn de “outsiders” op de woningmarkt, huishoudens die niet over een woning (koop dan wel huur) voor zichzelf beschikken en die dat wel zouden willen. In dit verband wordt ook wel gesproken over het woningtekort. Er zijn meer huishoudens dan er woningen beschikbaar zijn.

Voor alle duidelijkheid: het woningtekort betreft (naast potentiële starters) huishoudens die wel onderdak hebben, maar niet in een reguliere woning, of wel in een woning, maar dan gedeeld met andere huishoudens.

Daarnaast zijn er huishoudens die wel in een (niet-gedeelde) woning wonen, maar daar een (te) hoge prijs voor betalen. Zij tellen niet mee voor het woningtekort – ze hebben immers een woning - maar zijn indirect ook “slachtoffer” van het tekort. De krapte drijft immers de prijzen op in het niet-gereguleerde deel van de woningmarkt. Het terugdringen van het tekort is daarmee ook in het belang van huishoudens die afhankelijk zijn van (of momenteel noodgedwongen uitwijken naar) de vrije markt.

Het zogeheten “statistische woningtekort” voor Nederland als geheel bedraagt momenteel meer dan 400.000. De Provincie Noord-Holland heeft cijfers hiervoor aangeleverd per deelregio (zie tabel 1).[2] Deze schattingen zijn gebaseerd op landelijk dekkende registraties, waaruit op adres- en persoonsniveau kan worden afgeleid hoe mensen zijn gehuisvest. Meer informatie hierover is te vinden op de website van het Ministerie.[3] Over het begrip woningtekort is ook een uitgebreide rapportage gemaakt in opdracht van het Ministerie.[4]

---

[1] De term “sociale huur” wordt in deze rapportage gebruik voor woningen met een huurprijs tot 880 euro (prijspeil 2024), de term “marktsector” voor alle overige woningen.

[2] Amsterdam vormt een deelregio op zichzelf.

[3] https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/berekening-woningbouwopgave.

[4] ABF Research (2024), Evaluatie woningtekort.

Verreweg het grootste tekort van alle deelregio's, zowel in absolute als in relatieve zin, bevindt zich in Amsterdam. In de MRA als geheel bedraagt het tekort 6,5% van de woningvoorraad. Ter vergelijking: voor heel Nederland gaat het om 4,9% van de voorraad.

tabel 1 Woningtekort in delen van de MRA en Noord-Holland Noord

	Woningvoorraad 2024	Woningtekort begin 2024	Woningtekort begin 2024 %	Aantal woningen nodig om tekort terug te brengen
Amsterdam	480.800	41.800	8,7%	22.600
Almere-Lelystad	128.000	9.800	7,7%	7.200
Amstelland-Meerlanden	159.600	9.300	5,8%	6.100
Gooi en Vechtstreek	112.400	5.000	4,4%	2.800
Zaanstreek-Waterland	153.700	6.700	4,4%	3.600
ZKL-IJmond	182.500	7.000	3,8%	3.400
MRA	1.217.000	79.600	6,5%	45.700
Kop van Noord-Holland	78.800	3.000	3,8%	1.400
Westfriesland	96.300	4.000	4,2%	2.100
Regio Alkmaar	140.900	5.000	3,5%	2.200
Noord-Holland Noord	316.000	12.000	3,8%	5.700

Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Welk tekort is aanvaardbaar?

Het woningtekort is niet plotseling ontstaan. Het is het gevolg van het feit dat de woningproductie over een lange periode bezien achterblijft bij de bevolkingsgroei. Het zal dan ook niet plotseling verdwijnen. Sterker nog, het aantal huishoudens blijft nog verder toenemen. Om het tekort terug te dringen zal de voorraad meer moeten toenemen dan het aantal huishoudens. Zo niet, dan loopt het tekort alleen maar op.

Het zal niet nodig zijn om het tekort volledig op nul te krijgen. De rijksoverheid streeft naar een tekort dat 2% bedraagt van de woningvoorraad. Een kleiner tekort dan 2% heeft ook weer nadelen, zoals risico op structurele leegstand in de minder aantrekkelijke delen van de voorraad. Die situatie is in de MRA ver weg. Voor Amsterdam wordt die 2% niet haalbaar geacht, maar streeft de Provincie naar 4%.

Om het tekort op het aanvaardbaar niveau van 2% (4% voor Amsterdam) te krijgen zijn volgens berekening van de Provincie in de MRA 45.700 extra woningen nodig, bovenop de additionele behoefte als gevolg van demografische groei. Anders dan deze additionele behoefte, die nog ter sprake komt in hoofdstuk 4, is het inlopen van het tekort niet aan een tijdsperiode gebonden. Het tekort bestaat reeds, dus eigenlijk hadden die woningen er al moeten staan.

2.2 Het tekort, kwalitatief

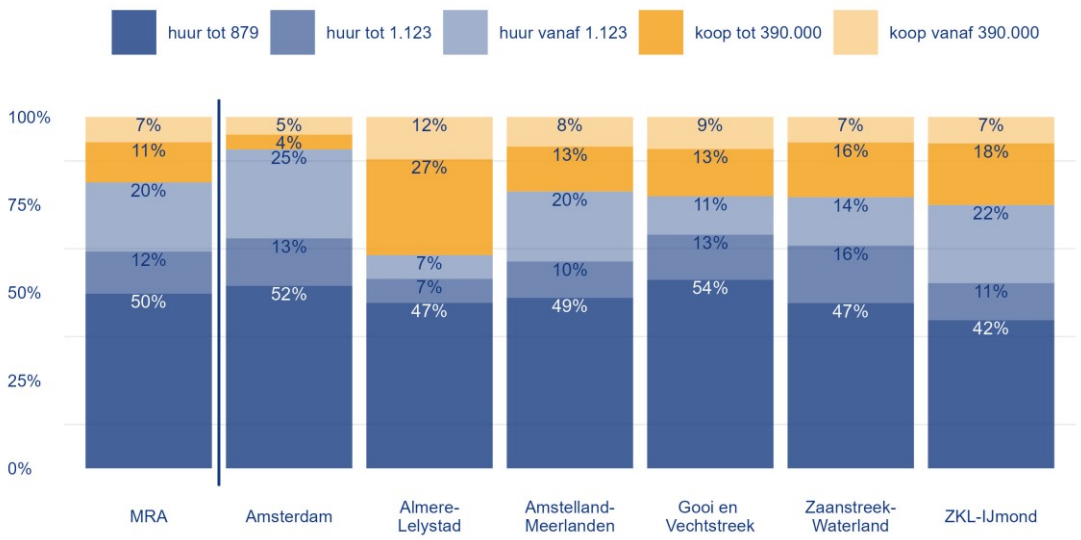
Door starters betrokken woningen

De vraag dringt zich op wat voor woningen nodig zijn om het woningtekort terug te dringen. We mogen aannemen dat de outsiders op de woningmarkt in meerderheid niet al te draagkrachtig

zijn. Over de financiële situatie van deze groep ontbreekt echter harde informatie. Het valt niet uit te sluiten dat er ook (potentiële) huishoudens tussen zitten die zich wel het een en ander kunnen veroorloven, maar simpelweg aanlopen tegen het feit dat er te weinig aanbod is. Denk aan woningdelers met een goede baan, scheidingsgevallen of thuiswonende kinderen die sparen voor een koopwoning. Of denk aan expats die ergens onderhuren of onzelfstandig wonen.

Bij wijze van referentie is in figuur 1 uit WiMRA afgeleid wat voor woningen recent door starters zijn betrokken. Dat zijn huishoudens die voorheen in dezelfde situatie verkeerden als de huidige outsiders, dat wel zeggen ofwel als inwonend kind bij hun ouders ofwel op kamers of woningdeler. We zien dat een substantieel deel inderdaad een woning heeft betrokken in de lagere prijsklassen, maar niet allemaal. In Almere-Lelystad en IJmond bijvoorbeeld zijn toch ook nog betrekkelijk veel starters er in geslaagd om een koopwoning te bemachtigen in het relatief betaalbare segment. Duurdere koopwoningen zijn voor de meeste starters geen optie, maar huurwoningen in het duurdere segment wel.

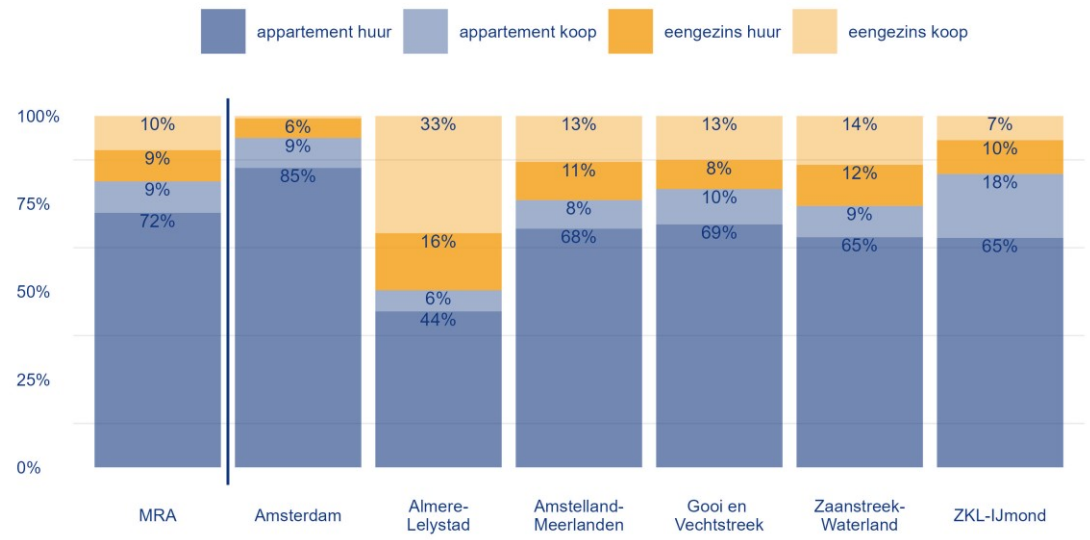
figuur 1 Recent door starters betrokken woningen, naar prijssegment, MRA



bron: WiMRA 2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Wanneer we kijken naar het type woning dat recent door starters is betrokken (figuur 2) blijkt dat dit vooral appartementen zijn, met de nadruk op huurwoningen. Er zijn maar weinig starters in staat geweest om een eengezinswoning-koopwoning te bemachtigen. In Amsterdam gaat het maar om 1%. Uitzondering op dit punt is de deelregio Almere-Lelystad. Dit hangt uiteraard samen met de woningvoorraad in dit deel van de MRA. Daarnaast kan ook het zoekgedrag verschillen tussen de deelregio's. Denk aan de traditie dat kinderen sparen om direct uit het ouderlijk huis te kunnen kopen, al dan niet geholpen door schenkingen.

figuur 2 Recent door starters in betrokken woningen, naar type en eigendom, MRA



bron: WiMRA 2023, bewerking RIGO

De recent door starters betrokken woningen nemen we in het vervolg mee bij de kwalitatieve invulling van het woningtekort. Dit houdt onder meer in dat de opgave om het woningtekort in de MRA terug te dringen (in totaal 45.700 woningen) voor de circa helft uit huurwoningen in het sociale segment (tot € 879) zal moeten bestaan.

"Behoefte aan" is ook "markt voor"

Voor Amsterdam bestaat dit deel van de opgave (22.600 woningen) behalve uit sociale huur voor ruim een kwart uit huurwoningen in het hogere segment. Amsterdam is daarmee een uitschieter. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van veel "outsiders" die bereid en in staat zijn om dit soort bedragen te betalen om maar in Amsterdam te kunnen wonen. Het feit dat dit soort bedragen worden betaald illustreert de enorme krapte op de woningmarkt en de hoge nood van woningzoekenden. Tevens blijken sommige (voormalige) starters in Amsterdam die huur wel te kunnen opbrengen. Veel particuliere verhuurders stellen immers inkomenseisen.

Het klinkt een beetje vreemd, "behoefte aan dure woningen". Aan de andere kant is er met name in Amsterdam een grote groep die niet kan of wil wachten op een sociale huurwoning, die snel een woning nodig heeft en die dit soort prijzen accepteert. Expats bijvoorbeeld zijn wel wat gewend. We wijken op dit punt bewust af van de WiMRA-rapportage, waarin, mede op basis van woonwensen, een "overschot" aan duurdere huur wordt geconstateerd.[5] De prijsontwikkeling in de vrije huursector vertelt een ander verhaal. Met een gemiddelde huurprijs van €26 per vierkante meter in Amsterdam (bron: Pararius)[6] kun je moeilijk van een overschot spreken. Integendeel. Het vrije huursegment is daarbij het enige segment waar sprake is van ongereguleerde marktwerking. Een hoge prijs wijst in dat geval op schaarste.

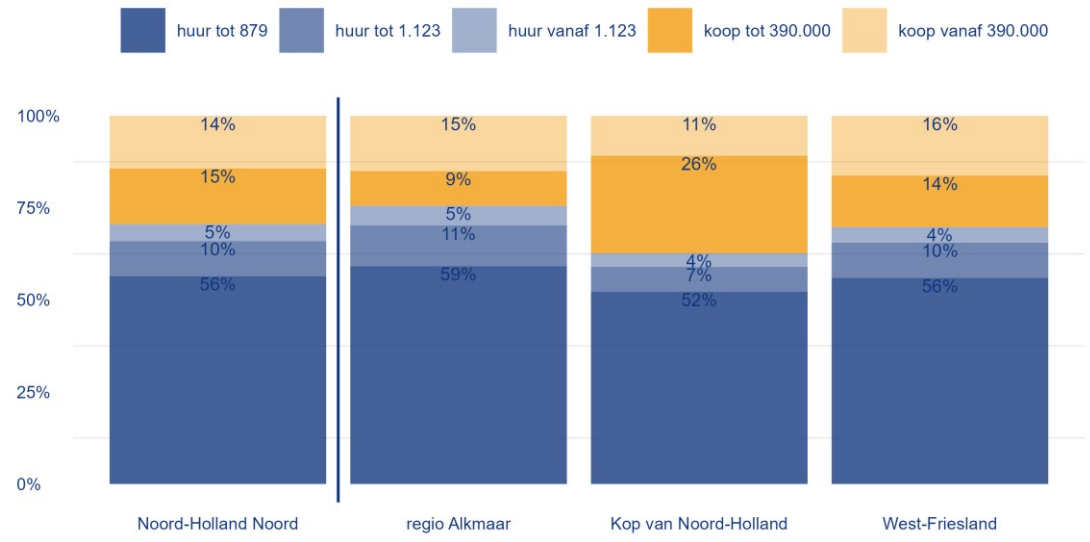
[5] Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (2023), paragraaf 7.5.

[6] Pararius huurmonitor Q4, 2024.

Wat klopt is dat bewoners in de vrije huursector met hoge woonlasten te maken hebben. Ook zitten er ongetwijfeld uitwassen en woekerhuren tussen. De manier om daar iets aan te doen is niet om geen “dure” woningen meer toe te voegen, maar juist om het aanbod in dit segment te vergroten. Juist vanwege de marktwerking mag worden verwacht dat meer aanbod een drukkend effect heeft op de huurprijzen in dit segment. In hoofdstuk 4 komen we hier op terug.

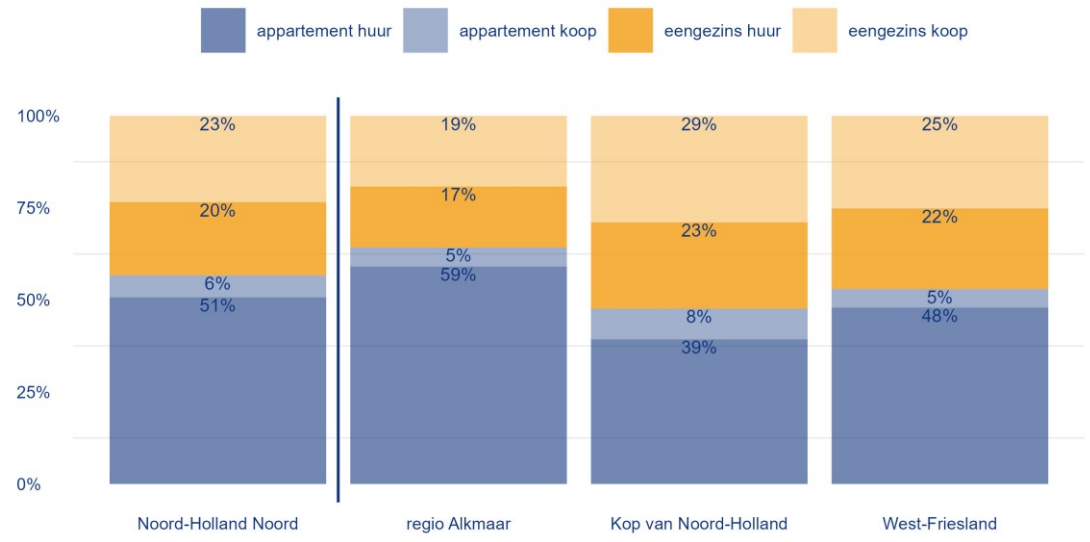
Het “middensegment” tussen € 879 en € 1.123 vervult ook een rol in het terugdringen van het woningtekort. Dit is echter slechts een betrekkelijk kleine prijsrange in vergelijking met de vrije sector, die in principe onbegrensd is.

figuur 3 Recent door starters betrokken woningen, naar prijssegment, Noord-Holland Noord



bron: WoON2021, CBS, bewerking RIGO, prijspeil 2024

figuur 4 Recent door starters betrokken woningen, naar type en eigendom, Noord-Holland Noord



bron: WoON2021, CBS, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Ook in Noord-Holland Noord betrokken starters recent voor de helft woningen in het sociale segment. Daarnaast worden ook koopwoningen betrokken, vooral in de Kop van Noord-Holland. Anders dan in de MRA slagen veel starters er in Noord-Holland Noord er in om eengezinswoningen te bemachtigen. Hierin weerspiegelt zich de woningvoorraad. Ruim de helft van de starters betrok een appartement en dat is voor dit deel van de provincie al veel. De markt voor duurdere huur is in Noord-Holland Noord relatief klein.

2.3 “Outsiders” op de woningmarkt

De analyse in deze paragraaf staat enigszins los van de rest van de rapportage. Deze hier gepresenteerde cijfers spelen geen rol in de behoefteraming. Ze geven wel inzicht in de geografische spreiding van de “outsiders” op de woningmarkt.

De omvang van het woningtekort op het schaalniveau van gemeenten is niet bekend, althans niet volgens de precieze rijksdefinitie. Het is wel mogelijk om in de geest van het begrip woningtekort een indruk te verkrijgen van de situatie per gemeente. Daartoe kijken we aan de hand van CBS-registraties naar twee indicaties: het verschil tussen het aantal huishoudens en het aantal bewoonde woningen en het aantal thuiswonende “oudere jongeren”.

Meer huishoudens dan bewoonde woningen

In vrijwel alle gemeenten zijn er meer (particuliere) huishoudens dan bewoonde woningen. Wat voor huishoudens dit zijn, bijvoorbeeld hoe oud ze zijn en hoe ze dan wel zijn gehuisvest kunnen we uit de statistiek niet zien. Er zijn vele mogelijkheden. Het zijn bijvoorbeeld huishoudens in niet-woningen (zoals woonwagens of woonboten), kamerbewoners (waaronder ook studenten) en huishoudens die inwonen bij anderen of een woning delen. Ook arbeidsmigranten (voor zover geregistreerd) in pensions of groepsaccommodatie vallen er onder. Vanwege de heterogeniteit van de groep weten we niet of het gaat om problematische situaties en of deze huishoudens een woning wensen. We weten wel om hoeveel gevallen het gaat.

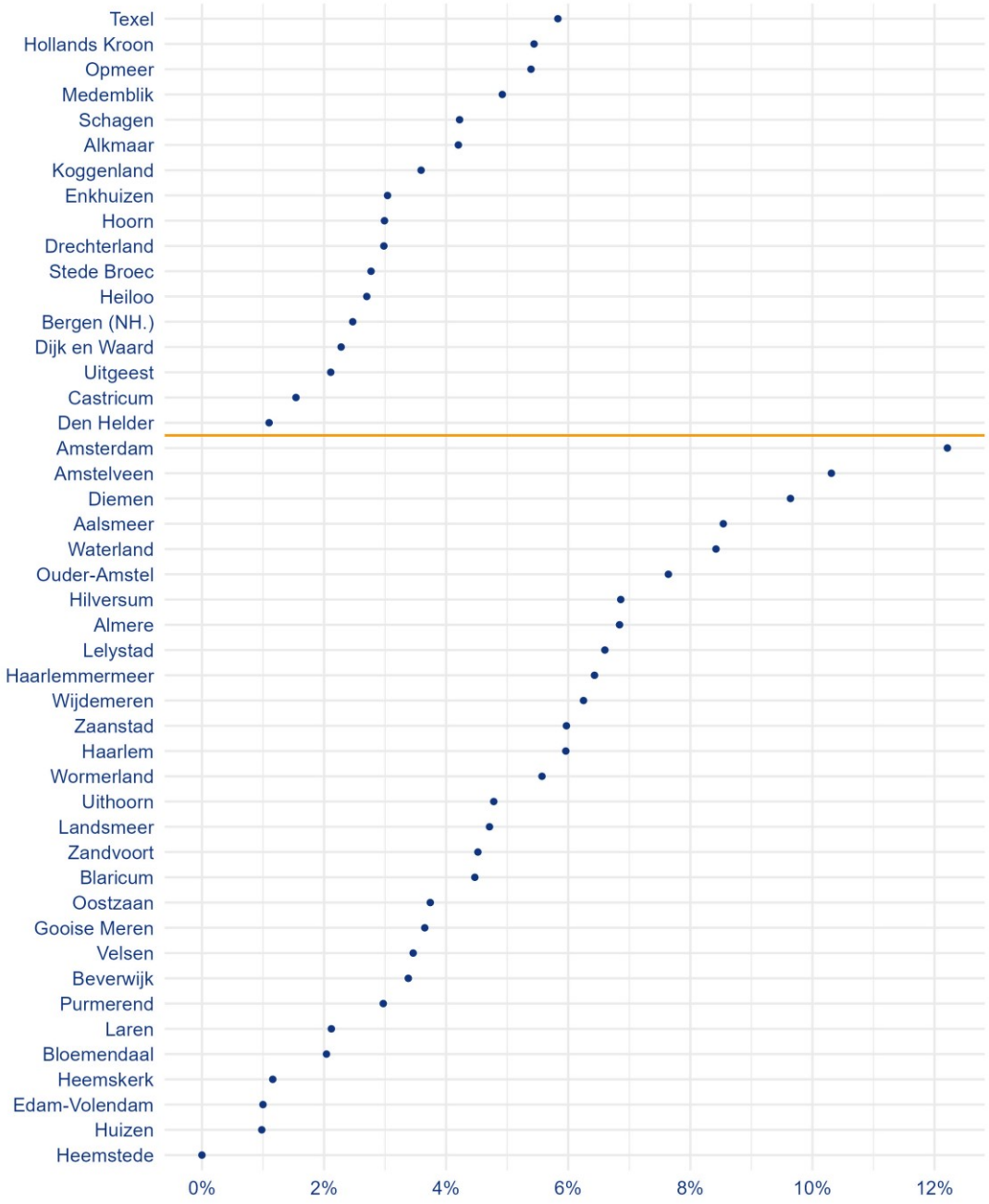
Het aantal bewoonde woningen is overigens kleiner dan de totale woningvoorraad. Er zijn altijd woningen die (tijdelijk) niet bewoond worden, bijvoorbeeld omdat ze gerenoveerd worden, net zijn opgeleverd, te koop staan, op de nominatie staat voor sloop of bij wijze van speculatie. En dan zijn er nog tweede woningen, vakantiewoningen of pied à terres, waar niemand geregistreerd staat. Het CBS registreert of woningen op een gegeven moment bewoond worden. De analyse in deze paragraaf heeft betrekking op de situatie op 1 januari 2024.

In het hele studiegebied (MRA plus Noord-Holland Noord) zijn er in 2024 circa 115.500 meer huishoudens dan bewoonde woningen. Daarvan bevinden zich circa 63.000 in Amsterdam. Dat is ruim 12% van alle Amsterdamse huishoudens (515.000 en 2024). Dat aandeel van 12% is het grootst van alle hier onderzochte gemeenten. Het weerspiegelt de aantrekkingskracht van de stad op tal van groepen die kennelijk bereid zijn om een woning te delen om maar een poosje in de stad te kunnen wonen. Nogmaals, het gaat niet per se om problematische gevallen. Ook studenten op kamers tellen mee. En als hospitaverhuur echt gaat aanslaan, gaan we dit ook terugzien in deze statistieken.

Behalve in Amsterdam treffen we een hoog aandeel onzelfstandig wonende huishoudens aan in Amstelveen en Diemen (figuur 5), hetgeen spoort met de aanwezigheid van studentenhuisvesting in deze gemeenten. Minder goed verklaarbaar is het hoge aandeel in

onder meer Aalsmeer, Hollands Kroon, Koggenland en Opmeer (arbeidsmigranten?) en Texel (recreatiewoningen?). Het verschil tussen Aalsmeer en Uithoorn versterkt het vermoeden dat het hier op zijn minst voor een deel om arbeidsmigranten gaat. Dat zou ook het verschil tussen Beverwijk en Heemskerk kunnen verklaren. Het vereist nader onderzoek om hier achter te komen.

figuur 5 Aandeel huishoudens dat niet over een woning voor zichzelf beschikt (2024)

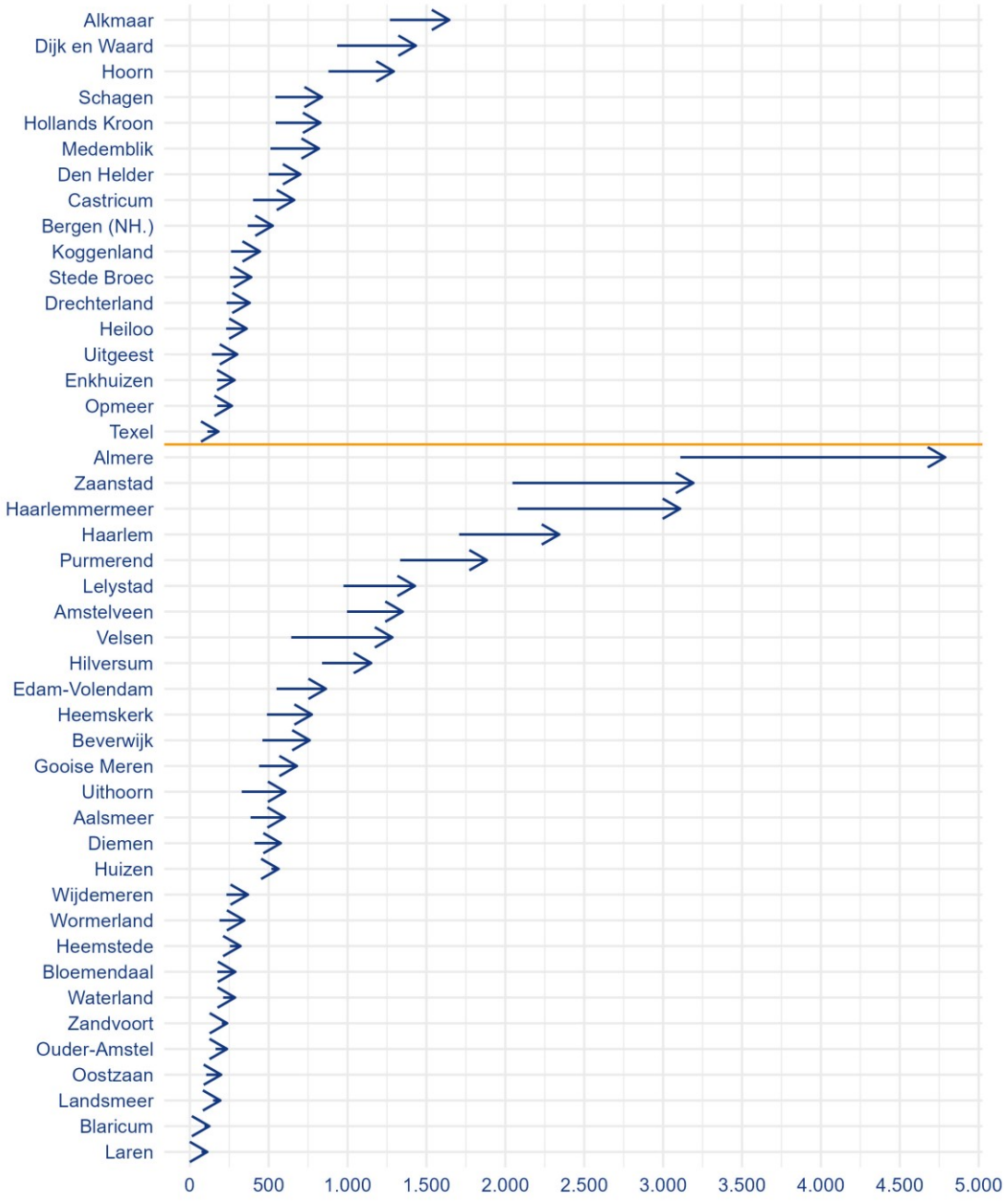


Bron: CBS, bewerking RIGO. Verschil tussen het aantal (particuliere) huishoudens en het aantal bewoonde woningen in relatie tot het totaal aantal (particuliere) huishoudens.

Meer thuiswonende kinderen

Een andere indicatie van het opgelopen woningtekort per gemeente is de toename van het aantal inwonende kinderen. In de studentenleeftijden kan dit nog deels worden toegeschreven aan veranderingen in de studiefinanciering (de “pechgeneratie” woont vaker thuis), maar ook “oudere jongeren” wonen vaker nog (of weer) bij hun ouders dan hun leeftijdsgenoten in het verleden.

figuur 6 Aantal thuiswonende kinderen (als gezinslid) in de leeftijd 25-29 jaar en de ontwikkeling daarvan tussen 2014 (begin van de pijl) en 2024 (eind van de pijl)



Bron: CBS, bewerking RIGO; Niet in de grafiek: Amsterdam, van 13.490 in 2014 naar 15.440 in 2024.

In figuur 6 is het aantal 25-29-jarigen dat nog (of weer) “thuis” woont (als kind deel uitmaakt van een ander huishouden) weergegeven. Het gaat hier niet om kamerbewoners, maar echt om gezinsleden. De afgelopen tien jaar (tussen 2014 en 2024) is dit aantal in het hele studiegebied (MRA en Noord-Holland Noord) met ruim 15.000 personen toegenomen tot in 2024 een aantal van 55.460. Behalve in Amsterdam vinden we veel thuiswonende kinderen in Almere, Zaanstad en Haarlemmermeer. In Almere nam hun aantal met in tien jaar tijd met bijna 1.700 toe. In Almere, maar ook in onder meer Haarlemmermeer en Dijk en Waard, is jarenlang veel gebouwd. De hier opgegroeide kinderen zijn nu toe aan een woning voor zichzelf.

3 Ontwikkeling van de huishoudens

Het vorige hoofdstuk ging over het actuele woningtekort en over de bevolking van nu. De totale woningbehoefte gaat ook over de bevolking van de toekomst. De bevolking groeit en verandert van samenstelling. Dit brengt ook behoefte aan extra en andere woningen met zich mee. De verwachtingen ten aanzien van de bevolking (gerekend in huishoudens) worden in dit hoofdstuk besproken. In het volgende hoofdstuk volgt de vertaalslag naar de woningbehoefte.

3.1 Demografie en woningbouw: kip of ei?

Voor wat betreft de demografie maken we gebruik van de huishoudensprognose van de Provincie Noord-Holland.[7] Alvorens deze te bespreken, is het zinvol om de relatie tussen demografie en woningbouw te verhelderen.

Demografie is leidend

In de relatie tussen woningbouw en demografie is het schaalniveau belangrijk. Op nationale en ook regionale schaal is de demografische ontwikkeling verantwoordelijk voor de woningbehoefte. De groei van de MRA komt vooral door de (inter)nationale aantrekkingskracht van de regio en de daardoor veroorzaakte internationale en interregionale migratie. Mensen besluiten niet om van Singapore of Veendam naar de MRA te verhuizen omdat er in Hoofddorp een bouwproject wordt opgeleverd. Het is andersom: dit soort bouwprojecten is hard nodig om de al die nieuwkomers in de regio te accommoderen, plus nieuw gevormde huishoudens door mensen die al in de regio wonen.

Als op schaalniveau van de hele MRA onvoldoende wordt gebouwd, zal dit nauwelijks effect hebben op de groei van het aantal huishoudens en dus op de additionele woningbehoefte. De vestigers uit Singapore en Veendam komen toch wel. In dat geval zal wel het woningtekort oplopen. Er zullen dan nog meer huishoudens een woning moeten delen, wachttijden zullen oplopen en prijzen zullen verder stijgen. In het uiterste geval zullen huishoudens (meer dan waar nu al in de prognose rekening mee wordt gehouden) uitwijken naar andere regio's in Nederland, mits daar dan wel voldoende wordt gebouwd.

Schijnnauwkeurigheid

De toekomstige verdeling van huishoudens *binnen* regio's wordt deels bepaald door waar in de regio wordt gebouwd en waar niet. Gemeenten zijn geen op zichzelf staande woningmarkten. In de prognose is daar wel enigszins rekening mee gehouden, omdat voor een deel al bekend is waar zal (of kan) worden gebouwd (en waar niet). Sprekend voorbeeld daarvan is de voorspelde groei van Ouder-Amstel (De Nieuwe Kern).

Omgekeerd is veel bouwen geen garantie op groei. Je kunt in Den Helder bouwen wat je wil, maar het aantal huishoudens en daarmee de totale woningbehoefte in de Kop van Noord-Holland worden daar niet groter van. Dit zou alleen maar zorgen voor een andere verdeling van huishoudens binnen deze regio en gaat dan ten koste van groei in de buurgemeenten. Het kan ook dat er in Den Helder leegstand ontstaat, afhankelijk van hoe veel er in Schagen en Hollands Kroon wordt gebouwd. Wel mag er enige uitwisseling worden verwacht tussen de MRA en de

[7] Provincie Noord-Holland, Bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050

regio's Almaar en West-Friesland. In de prognose is dat al wel ingecalculeerd, maar dat kan ook anders uitpakken, afhankelijk van waar daadwerkelijk wordt gebouwd (en waar niet).

De kwantitatieve woningbehoefte per gemeente is weergegeven in de bijlage. Hierbij past de waarschuwing voor schijnnauwkeurigheid. Die verdeling binnen (deel)regio's kan er ook anders uit komen te zien, mits er op hoger geografisch schaalniveau maar voldoende wordt gebouwd. Woningbouwafhankelijke migratie speelt vooral op de korte aftstand. Als in één gemeente de woningproductie om wat voor reden dan ook achterblijft, komt de opgave in de buurgemeenten hoger te liggen. De demografische prognoses voor de betreffende gemeenten zullen dan niet uitkomen, maar op (deel)regionaal niveau kan het dan nog altijd kloppen. Kortom: prognoses (demografie, woningbehoefte) op de schaal van gemeenten zijn met (nog) meer onzekerheid omgeven dan die op de schaal van (deel)regio's.

Selectieve migratie

Een van de belangrijkste (invloedrijkste) componenten in de demografie is de migratie. In de prognose wordt rekening gehouden met internationale migratie (afgeleid uit de landelijke bevolkingsprognose), migratie tussen regio's (die vooral samenhangt met werkgelegenheid en studie) en migratie binnen regio's (die enigszins wordt gestuurd door waar wordt gebouwd). Behalve naar herkomst en bestemming is die migratie selectief naar leeftijd en type huishouden. Daar zitten vaste patronen in. Bijvoorbeeld: veel jongeren trekken naar de stad, veel gezinnen met kinderen maken de omgekeerde stap naar omliggende plaatsen. In de prognose worden deze selectieve patronen doorgetrokken. Gemeenten waar jongeren in het verleden vertrokken, zullen volgens de prognose ook in de toekomst jongeren verliezen. In gemeenten waar gezinnen zich in het verleden vestigden gebeurt dat in de prognose in de toekomst ook. Dit werkt ook door in de inkomens en in de (kwalitatieve) woningbehoefte. Daar waar jongeren wegtrekken, zal ook geen behoefte aan starterswoningen ontstaan.

3.2 Demografische ontwikkelingen

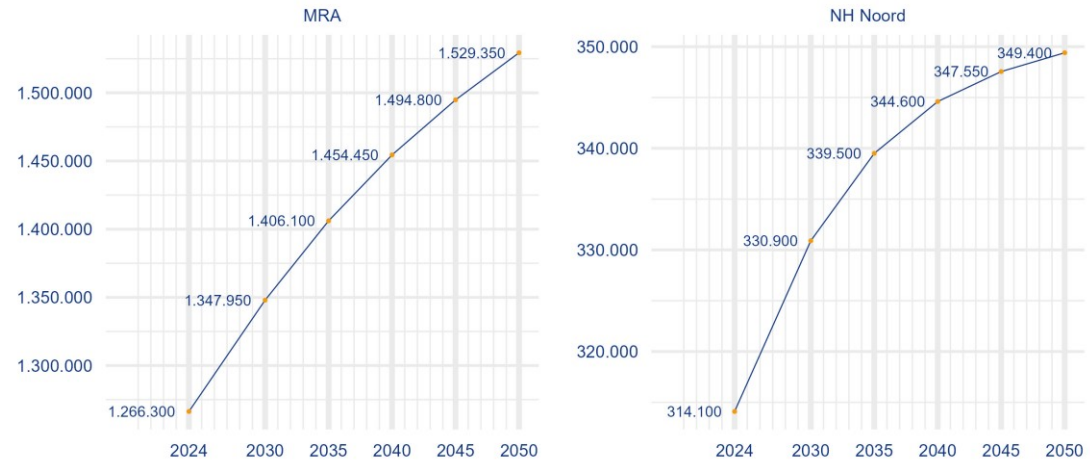
Groei van het aantal huishoudens

De jongste demografische prognose, gemaakt door de Provincie Noord-Holland, voorziet voor de MRA tot in ieder geval het jaar 2050 een gestage groei. Het aantal huishoudens in Noord-Holland Noord groeit tot 2035 ook nog fors, daarna vlakt de groei af (figuur 7).

Nadere beschouwing leert dat in de Kop van Noord-Holland het aantal huishoudens na 2035 nauwelijks meer toeneemt. In een enkel geval (Den Helder) is zelfs krimp niet uitgesloten. In de MRA is hiervan nergens sprake, maar is er wel verschil tussen de deelregio's. Amsterdam, Almere-Lelystad en Amstelland-Meerlanden blijven ook na 2040 groeien, de overige deelregio's ook, maar in een lager tempo. Details zijn te vinden in de bijlage.

Goed om te weten is dat aandachtsgroepen, waaronder statushouders en arbeidsmigranten, niet als zodanig in de prognose worden onderscheiden, maar wel zijn meegeteld als onderdeel van de totale bevolking. Er is rekening gehouden met zowel binnenlandse als buitenlandse migratie.

figuur 7 Ontwikkeling van het aantal huishoudens (2024-2050) in de MRA en in Noord-Holland Noord



bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

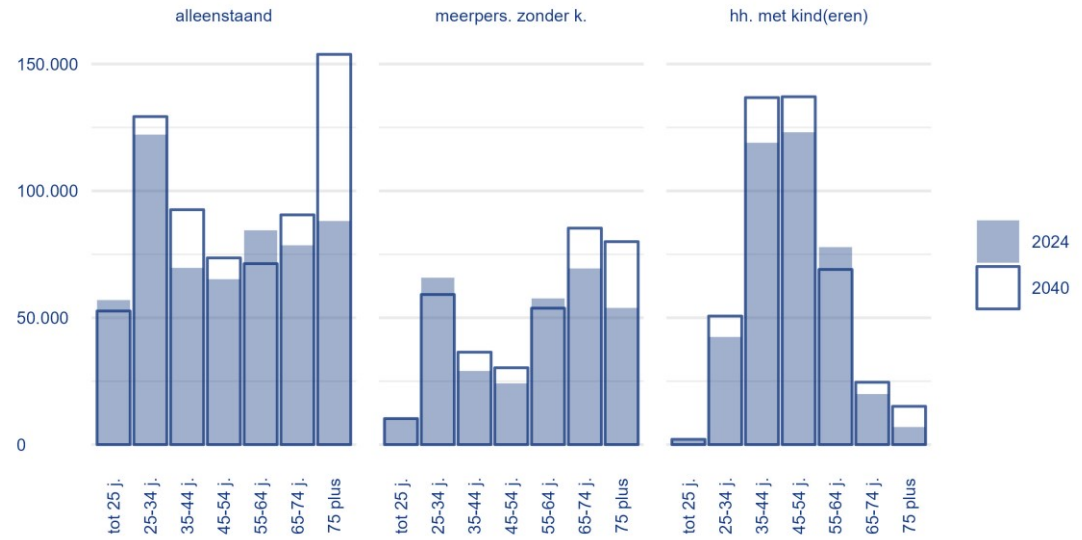
Vergrijzing

Niet alleen neemt het aantal huishoudens toe, ook de samenstelling verandert. De veranderende samenstelling tot het jaar 2040 is in detail weergegeven in bijgaande figuren voor de MRA en voor Noord-Holland Noord. Wat opvalt is de toename van het aantal oudere huishoudens. Dit zijn logischerwijze vooral huishoudens zonder (thuiswonende) kinderen.

In relatie tot de woningbehoefte is het goed te beseffen dat de toekomstige senioren geen nieuwe huishoudens zijn. Het zijn bestaande huishoudens, die in levensfase opschuiven, bijvoorbeeld van een middelbaar gezin met kinderen naar een “leeg nest” of van een ouder stel naar een nog oudere alleenstaande. Uitzonderingen daargelaten hebben deze huishoudens op die leeftijd al een woning, waar ze in veel gevallen in willen en kunnen blijven wonen. We zien dus wel een forse toename van het aantal kleine huishoudens, maar dat betekent nog niet dat de betreffende huishoudens massaal de behoefte krijgen aan andere (kleinere) woningen.

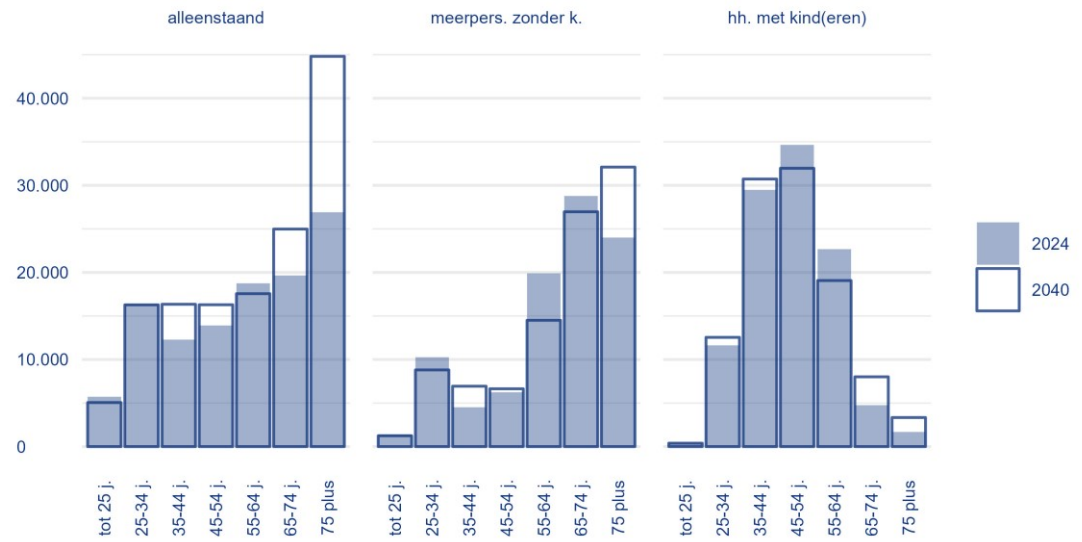
Naast de vergrijzing zien we dat er ook nog aanwas is van jonge huishoudens, waaronder ook jonge gezinnen. In tegenstelling tot de senioren zijn dit wel grotendeels nieuw gevormde huishoudens, die behoefte hebben aan een (andere) woning. De huishoudens van rond de dertig in het jaar 2040 zitten momenteel nog op school.

figuur 8 Ontwikkeling van het aantal huishoudens in de MRA naar type en leeftijd, 2024-2040



bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

figuur 9 Ontwikkeling van het aantal huishoudens in Noord-Holland Noord naar type en leeftijd, 2024-2040



bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Regionale verschillen

De demografische ontwikkeling verschilt per deelregio. De opbouw naar levensfase is om te beginnen al verschillend, en die verschillen blijven bestaan of nemen nog toe. De grote lijnen zijn weergegeven in figuur 10 en figuur 11.

Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland en IJmond zijn in 2040 het meest vergrijsd. Amsterdam blijft een relatief jonge bevolking houden, maar het aantal jonge huishoudens (tot 35 jaar zonder kinderen) in 2040 is niet groter dan in 2024. Amsterdam telt veel kleine

huishoudens, maar het aantal huishoudens met kinderen neemt wel iets toe. Amsterdam telt ook relatief veel kleine huishoudens in de middenleeftijden (35-65 jaar). Hun aantal neemt nog verder toe. Almere-Lelystad onderscheidt zich door een hoog aandeel en een groeiend aantal huishoudens met kinderen en loopt qua vergrijzing achter bij de rest; dat komt hier ook, maar dan na 2040. Ook in Amstelland-Meerlanden neemt het aantal huishoudens met kinderen toe.

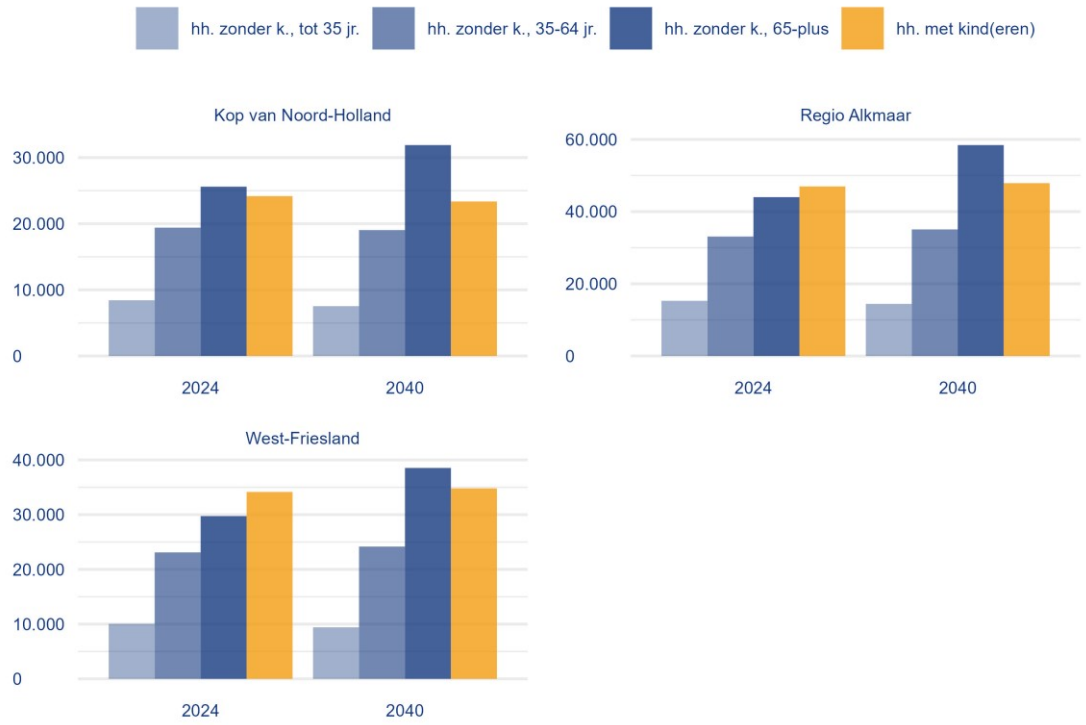
figuur 10 Ontwikkeling van het aantal huishoudens (2024-2040) naar levensfase per deelregio in de MRA



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

In Noord-Holland Noord is het aandeel 65-plussers zonder (thuiswonende) kinderen nu al aan de hoge kant. Dit geldt voor alle drie de hier onderscheiden deelgebieden. Deze groep zal nog in omvang toenemen. Huishoudens met kinderen komen er per saldo niet meer bij. In de kop van Noord-Holland neemt hun aandeel zelfs per saldo af. Deze categorie ververst zich wel, maar het aantal gezinnen dat doorschuift naar de lege-nestfase is groter dan de aanwas van nieuwe gezinnen met kinderen.

figuur 11 Ontwikkeling van het aantal huishoudens (2024-2040) naar levensfase per deelregio in Noord-Holland Noord



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

3.3 Inkomensgroepen

Inkomen is geen demografisch kenmerk, maar hangt daar wel mee samen. Jonge alleenstaanden hebben doorgaans een lager inkomen dan huishoudens met kinderen, huishoudens in de pensioenleeftijd hebben doorgaans een lager inkomen dan huishoudens in de werkende leeftijden. Dit gaat niet voor alle individuele gevallen op, maar we hebben het hier over grote groepen. Ook vermogen (en overwaarde) hangt samen met levensfase.

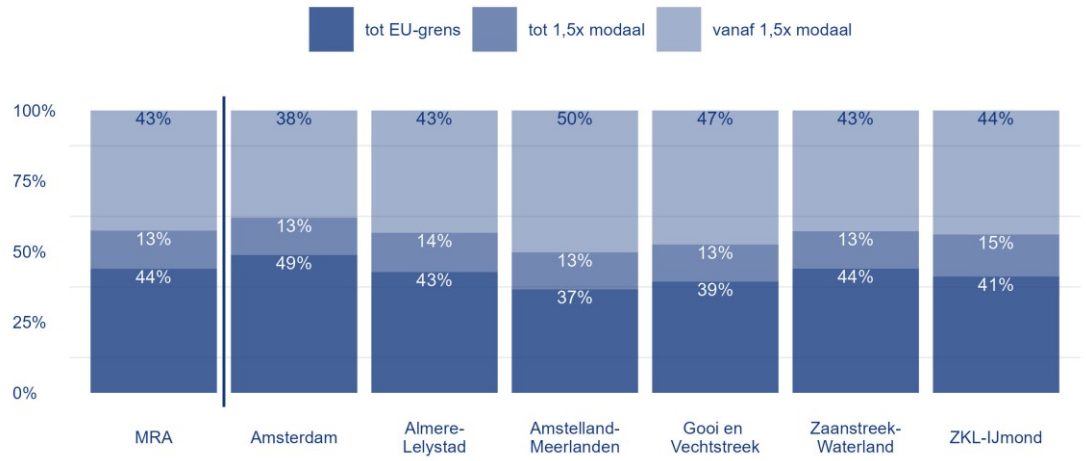
Een belangrijk onderdeel van de prognose is de migratie. Deze is selectief (naar leeftijd en type huishoudens) en blijft dat in de prognose ook zo. Dus indien de trend is dat jongeren vertrekken, om wat voor reden dan ook, dan wordt dit ook voor de toekomst verondersteld. Als de (per saldo) instroom vooral uit huishoudens met kinderen bestaat, zal dat in de toekomst ook zo zijn.

Deze selectieve migratie werkt ook door in de inkomensverdeling. Gevolg is dat bestaande verschillen tussen regio's (en gemeenten) wat betreft huishoudenssamenstelling grotendeels in stand blijven. In "dure" gemeenten (dan wel regio's) met weinig jonge alleenstaanden zullen ook in de toekomst weinig jonge alleenstaanden (met gemiddeld lagere inkomens) wonen. Daar waar het aantal huishoudens met kinderen toeneemt (volgens de prognose), zal dit een positief effect hebben op het aantal huishoudens met hogere inkomen. Ook een toename van huishoudens in de middenleeftijden (zoals in Amsterdam) brengt meer hogere inkomens met zich mee.

In figuur 12 is de inkomensverdeling in de MRA weergegeven, zoals gemeten in het WiMRA 2023. In figuur 13 is een schatting gemaakt van de verdeling in het jaar 2040. Verwacht mag

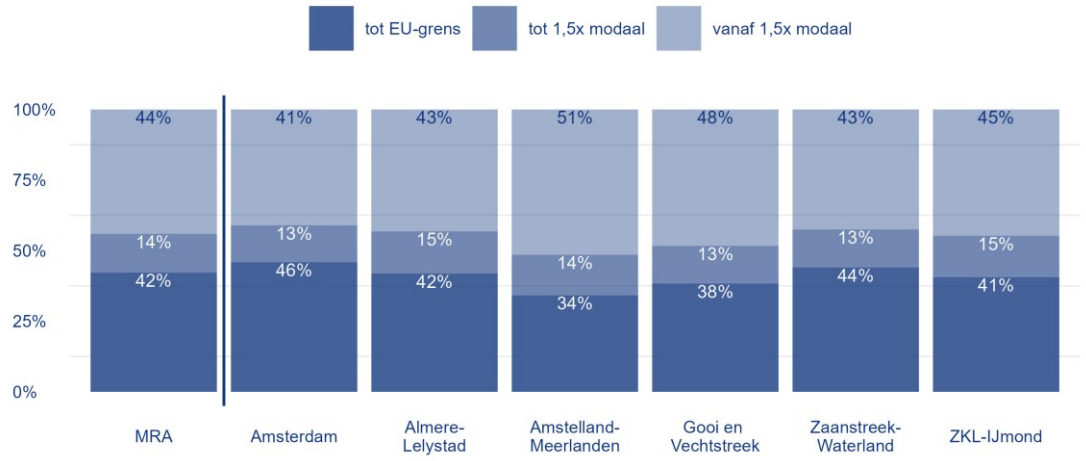
worden dat de balans enigszins opschuift in de richting van de hogere inkomens. Twee ontwikkelingen werken hier tegengesteld. De vergrijzing (en dan vooral de toename van het aantal alleenstaande ouderen) drukt de inkomens. Daar staat dan een algehele toename van de welvaart tegenover. In Noord-Holland Noord, dat te maken krijgt met een bovengemiddelde vergrijzing, heffen deze twee ontwikkelingen elkaar bijna op. Het gevolg is dat de inkomensverdeling in Noord-Holland Noord in 2040 nagenoeg gelijk zal zijn aan die in 2024.

figuur 12 Huishoudens naar inkomensklasse per deelregio in de MRA (2023)



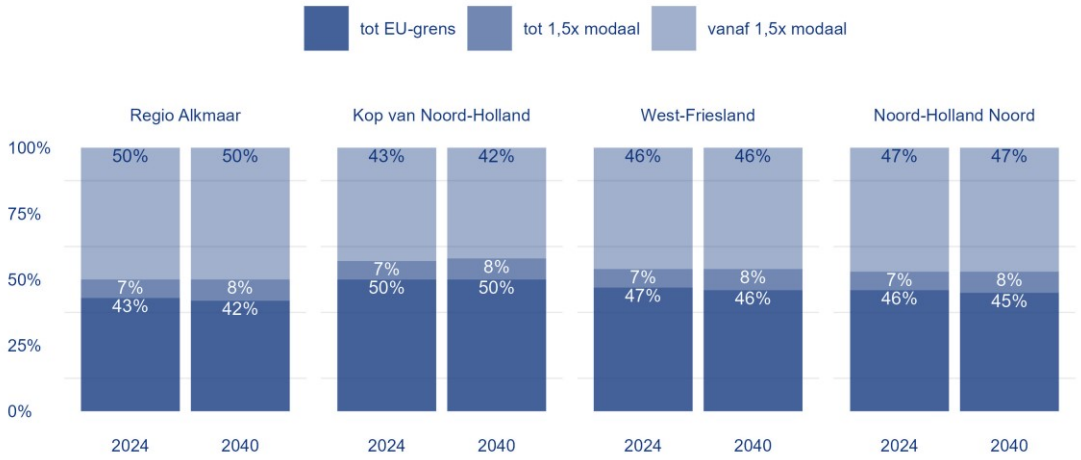
bron: WiMRA2023, Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

figuur 13 Huishoudens naar inkomensklasse per deelregio in de MRA (2040)



bron: WiMRA2023, Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

figuur 14 Huishoudens naar inkomensklasse per deelregio in Noord-Holland Noord



bron: WoON2021, Provincie Noord-Holland, CBS, bewerking RIGO

Overigens is de relatie tussen inkomen en woningbehoefte diffuus. Mensen kunnen in de EU-doelgroep terecht komen (bijvoorbeeld doordat hun partner overlijdt), maar dat betekent niet automatisch dat ze behoefte krijgen aan een goedkopere woning (bijvoorbeeld doordat ze schuldenvrij in een koopwoning wonen). Over vermogens is geen informatie beschikbaar, maar over eigen woningbezit wel. Hier is rekening mee gehouden.

4 Ontwikkeling van de woningbehoefte

In de nu volgende paragrafen wordt de totale woningbehoefte geraamd, eerst kwantitatief en vervolgens kwalitatief (in termen van prijsklassen en woningtypen). Zoals al ter sprake kwam is de totale opgave een optelsom van twee componenten:

Totale behoefte =

- het terugdringen van het reeds bestaande **woningtekort** +
- de **additionele behoefte** als gevolg van verandering in omvang en samenstelling van de bevolking.

4.1 Kwantitatief

Terugdringen van het woningtekort

Het woningtekort is al behandeld in hoofdstuk 1. Ter herinnering: in de MRA als geheel bedraagt die extra opgave nog eens 45.700 woningen, in Noord-Holland Noord 5.700 (zie paragraaf 2.1). Er is om te beginnen dus al een achterstand in te lopen, terwijl de behoefte alleen maar groter wordt. Het is dus een soort dweilen met de kraan open. Die openstaande kraan is de additionele woningbehoefte.

tabel 2 Additionele woningbehoefte, 2024-2050[8]

	voorraad 2024		additionale behoefte		
	totaal	bewoond	2024-2031	2024-2040	2024-2050
Almere-Lelystad	128.000	124.650	17.600	36.550	53.500
Amstelland-Meerlanden	159.600	153.250	16.450	30.950	43.150
Amsterdam	480.850	452.250	35.600	77.250	109.650
Gooi en Vechtstreek	112.400	107.300	5.450	8.200	10.500
Zaanstreek-Waterland	153.700	148.900	11.700	20.750	26.850
ZKL-IJmond	182.500	173.850	10.250	18.550	22.600
Totaal MRA	1.217.050	1.160.250	97.050	192.200	266.200
Kop van Noord-Holland	78.750	75.000	2.800	3.300	3.450
Regio Alkmaar	140.900	135.400	9.350	15.650	18.550
West-Friesland	96.300	93.400	5.550	9.150	10.450
Totaal NH Noord	315.950	303.750	17.700	28.100	32.450

Bron: CBS, Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Additionele behoefte

Omdat het aantal huishoudens toeneemt, zal ook het aantal woningen moeten toenemen. Die toekomstige huishoudens moeten immers ergens wonen. De groei van de woningbehoefte is door de Provincie Noord-Holland berekend en is per deelregio weergegeven in tabel 2. De woningbehoefte loopt grotendeels gelijk op met het aantal huishoudens, maar niet helemaal,

[8] Vergeleken is telkens (net als bij de huishoudensprognose) de situatie op 1 januari. Wanneer wordt gesproken over de periode 2024-2031 is dit dus van 1 januari 2024 tot 1 januari 2031. In bouwjaren gerekend zijn dit dus de jaren 2024 tot en met 2030.

omdat sommige huishoudens (ook in de toekomst) onzelfstandig wonen. Het gaat hier om de netto uitbreidingsbehoefte. Aantallen per gemeente zijn vermeld in de bijlage.

Totale behoefte versus woondeal versus plancapaciteit

De additionele woningbehoefte in de MRA in de periode 2024 tot 2031 (zeven jaar) bedraagt 97.000 extra woningen. Dat is nodig om de groei van het aantal huishoudens op te vangen. Daar komt nog bovenop de opgave om het woningtekort terug te dringen. Dit zijn nog eens 45.700 woningen. Bij elkaar is dit een gewenst netto toename van de woningvoorraad in deze periode met bijna 143.000 woningen, gesteld dat het tekort in deze zeven jaar volledig moet worden ingelopen.

MRA (2024-2031):

- 97.050 (additioneel 2024-2030) + 45.700 (terugdringen tekort) = 142.750 (totale netto behoefte).
- Woondeal: 136.400 (bruto woningbouw 2024-2031);
- Plancapaciteit: 175.000 (geplande oplevering 2024-2031)

Gaat dit lukken? In de Woondeal (gepubliceerd op 15 maart 2023) wordt gesproken over een bruto woningproductie in de bouwjaren 2024 tot en met 2030 (zeven jaar) van opgeteld 136.400 woningen. Dat is op het eerste gezicht net niet genoeg om zowel in de additionele behoefte te voorzien als ook nog het tekort terug te dringen tot het gewenste niveau. Dit temeer omdat er ook nog rekening moet worden gehouden met onttrekkingen (sloop). Daar staat tegenover dat de plancapaciteit wel groot genoeg is (175.000 geplande opleveringen in deze periode), maar daarvan geldt weer dat er op die betrekkelijk korte termijn in de praktijk altijd plannen afvallen (meestal doorschuiven in de tijd).

Het is niet per se nodig om het woningtekort in 2031 volledig te hebben teruggedrongen. Wel moet minimaal in de additionele behoefte worden voorzien, anders loopt het tekort verder op.

De totale netto opgave voor Noord-Holland Noord bedraagt 17.700 (additioneel) plus 5.700 (terugdringen tekort) is 23.400 extra woningen in de bouwjaren 2024 tot en met 2030. De totale plancapaciteit in dit deel van de provincie bedraagt 40.600. Dat zou in principe voldoende moeten zijn om de totale opgave (terugdringen tekort en voorzien in additionele behoefte) te realiseren.

4.2 Kwalitatief: hoe en wat?

Tot nu toe is alleen nog maar gesproken over aantallen. De volgende vraag is wat voor woningen nodig zijn in termen van prijsklassen en woningtypen.

De kwalitatieve invulling van de eerste component, de opgave in het kader van het woningtekort, is al besproken in het hoofdstuk over het woningtekort. Voor de kwalitatieve vertaalslag van de additionele behoefte is het noodzakelijk om aannamen te doen. Over deze aannamen gaat deze paragraaf. Wie meteen naar de uitkomsten wil, kan deze uitleg overslaan en meteen doorgaan met paragraaf 4.3.

Constante “woonpatronen”

Belangrijke input voor de toekomstige woningbehoefte is de demografie. Er komen meer huishoudens, we krijgen te maken met vergrijzing, maar ook met nieuwe jonge huishoudens, onder wie ook jonge gezinnen.

Een belangrijke aanname is dat toekomstige huishoudens net zo moeten kunnen wonen als vergelijkbare huishoudens nu. Dus als we nu jonge alleenstaanden overwegend aantreffen in huurappartementen, dan veronderstellen we dat dit met jonge alleenstaanden in de toekomst ook zo zal zijn. Die huidige “woonpatronen”, ofwel wat voor huishoudens wonen in wat voor woningen, is afgeleid uit WiMRA (voor de MRA) dan wel WoON in combinatie met CBS-registratie (voor Noord-Holland Noord). De toekomstige bevolkingssamenstelling (gerekend in huishoudens naar levensfase) is bekend uit de demografische prognose.

Geen ideaalplaatje

Die huidige situatie is niet de ideale wereld. We hebben te maken met een imperfecte woningmarkt en niet iedereen woont naar wens. Dat zal in de toekomst niet anders zijn. Ook in de toekomst hebben we te maken met huishoudens die relatief krap of ruim, duur of goedkoop wonen. We kunnen dit op papier herverdelen, maar dit is een theoretische herverdeling en bovendien normatief. Wat de een te duur vindt, is voor de ander heel schappelijk. In de praktijk moeten we er rekening mee houden dat bijvoorbeeld een steeds groter deel van de voorraad ruime gezinswoningen zal worden bewoond door oudere alleenstaanden. Niet ideaal, wel realistisch. Dit werkt door in de additionele behoefte, want jonge gezinnen zijn er in de toekomst ook nog en moeten ook ergens wonen.

Wel naar een minder krappe markt

De behoefteraming levert geen ideale wereld op. Wel wordt een belangrijk deel van de imperfectie op de markt opgeheven doordat niet alleen wordt gebouwd voor de extra huishoudens, maar doordat ook het woningtekort wordt teruggedrongen. Dit houdt in dat in de toekomst minder huishoudens noodgedwongen een woning moeten delen of gebruik hoeven te maken van allerlei alternatieven zoals antikraak. De opgave in het kader van het terugdringen van het tekort is heel anders van samenstelling dan de additionele behoefte, met bijvoorbeeld een aanzienlijk groter deel huur in het sociale segment.

Als het echt lukt om de woningvoorraad fors te laten toenemen, is het zelfs denkbaar dat prijzen in de marktsector zullen dalen en hoge prijzen tot het verleden gaan behoren. De krapte op de markt zal dan immers afnemen. Het omgekeerde kan echter ook: wordt er onvoldoende gebouwd, dan wordt de markt krapper en worden woningen in het niet-gereguleerde deel van de markt (nog) duurder.

In de raming wordt gerekend met prijspeil 2024, ook voor de toekomst. Bijgevolg constateren we ook een “behoefte aan” (of eigenlijk “markt voor”) relatief dure huurwoningen. Met name in Amsterdam is er een grote groep die bereid en in staat is om deze huurprijzen te betalen.

Generatie-effecten

Niet alle woonpatronen kunnen zo maar worden doorgetrokken. Er zijn verschillen tussen generaties, die doorwerken in de toekomst.

Er is een vrij grote groep die in het optimaal heeft geprofiteerd van de koopgolf in de laatste decennia van de vorig een tot aan de kredietcrisis. In die periode werden volop koopwoningen

gebouwd en konden mensen gemakkelijk – met de kennis van nu misschien wel iets te gemakkelijk – aan een hypotheek komen. Veel kopers uit die tijd zijn thans van middelbare leeftijd. Op grond van cohortanalyse (waarbij mensen in de tijd worden gevolgd) mogen we verwachten dat deze huishoudens als ze ouder worden overwegend in de koopsector actief zullen blijven. Tegelijkertijd zal de oudere generatie, van voor de koopgolf, langzaam maar zeker in omvang slinken. Hierdoor neemt het eigen woningbezit onder senioren toe.

Om een voorbeeld te noemen, in de MRA als geheel is (blijkens het WiMRA) het eigenwoningbezit momenteel het grootst rond de leeftijd van 52, te weten 62%. De overige 38% in die leeftijd huurt. In de tien jaar oudere groep, rond de 62 jaar, is “slechts”49% eigenaar bewoner. Anders gezegd: de 62-jarige van de over tien jaar is niet die van nu. Omdat er steeds meer koopwoningen bezet worden gehouden door de vergrijzende “jongere ouderen”, heeft dit een opstuwende werking op de behoefte aan koopwoningen.

Voor de generatie die na de kredietcrisis actief werd op de woningmarkt geldt min of meer het omgekeerde. Jongeren tot een jaar of veertig hebben op het gebied van eigen woningbezit een “achterstand” op hun leeftijdsgenoten van vijftien jaar geleden. Of ze die ooit inhalen is nog onzeker. We gaan ervan uit dat dit slechts deels het geval zal zijn, al was het maar vanwege strengere kredietvoorwaarden. Jongeren in de toekomst zullen dan dus langer en vaker (moeten) huren dan jongeren uit het verleden, ook als ze ouder worden. Hierdoor wordt de behoefte aan koopwoningen weer enigszins gedempt. En er ontstaat een steeds grotere kloof tussen de generaties wat betreft eigen woningbezit. Pas op langere termijn (ver na 2040) komt hierin verandering, als koopwoningen in grote aantallen vrijkomen door overlijden van de “koopgeneratie”. Hier valt nog meer over te zeggen, maar dat zou voor hier te ver voeren.

Kleiner wonen?

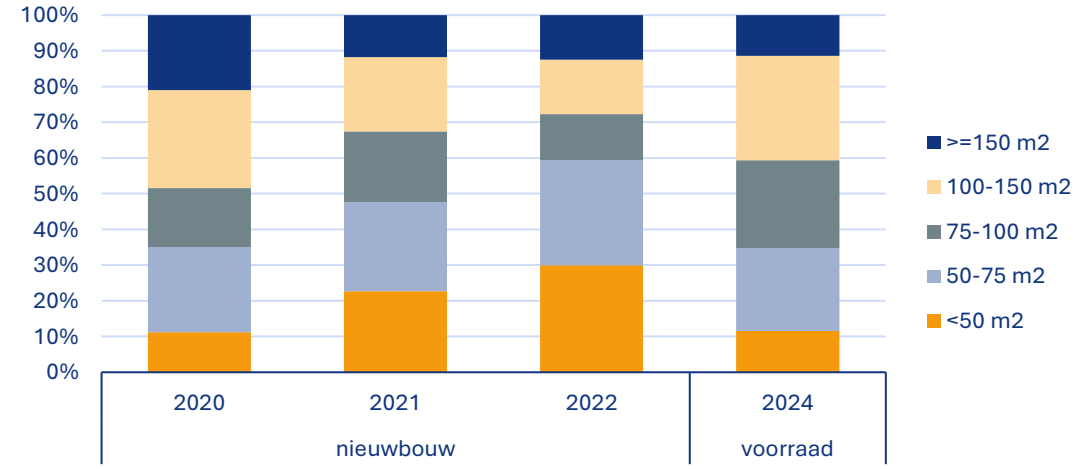
Zoals gezegd gaan we in de raming vanuit dat huishoudens in de toekomst dezelfde keuzen (kunnen) maken als soortgelijke huishoudens in het verleden. De bouwpraktijk is echter wel veranderd. De tijd dat aanbod (nieuw of uit voorraad) zowel ruim als betaalbaar was – dat was ooit het geval – komt voorlopig niet meer terug. De huur- en koopprijzen per vierkante meter zijn daarvoor te hoog. Moeten de kwaliteitsnormen dan niet ook worden aangepast?

Een manier om nieuwbouw betaalbaar te houden is inleveren op vierkante meters of andere kwaliteiten. We zien echter nauwelijks tekenen dat woningzoekenden hiertoe bereid zijn. Uit het WiMRA blijkt dat, mede onder invloed van corona, de vraag naar een extra (werk-) kamer is toegenomen. De vraag naar ruimere woningen is toegenomen. Voorts zijn woonwensen betrekkelijk constant. Het aantal kamers en een tuin zijn de belangrijkste aspecten waar woningzoekenden naar kijken.[9]

Aan de aanbodkant zien we wel een trend naar kleiner bouwen en worden er nog maar mondjesmaat eengezinswoningen toegevoegd, althans in de MRA (zie bijgaande figuren). Als deze trend doorzet zullen toekomstige woningzoekenden wel moeten inleveren op vierkante meters. Het zijn vooral jonge huishoudens (toekomstige generaties) die hiermee te maken krijgen. Senioren, die veelal al ruim wonen, kunnen gewoon blijven zitten in hun huidige woning.

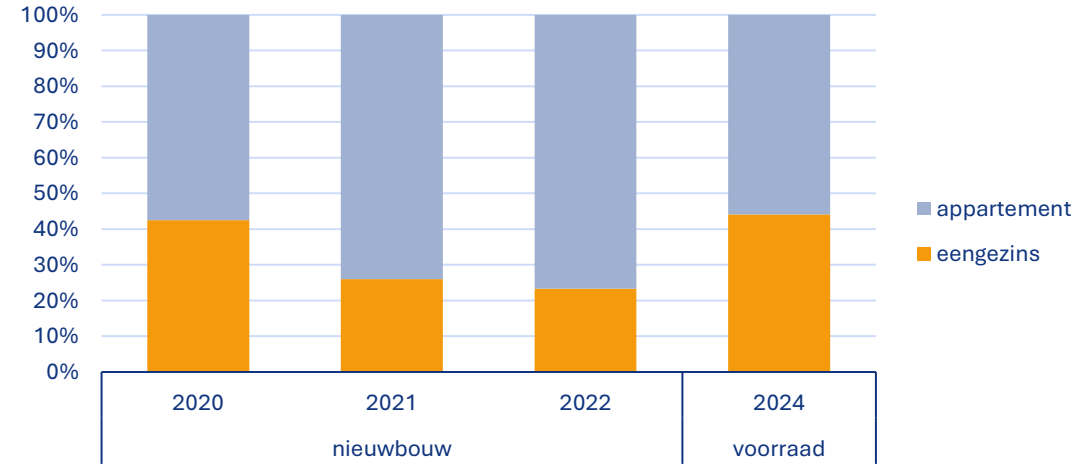
[9] O&S Amsterdam (2024), Wonen in de Metropoolregio Amsterdam 2024, hoofdstuk 7 (Woonwensen).

figuur 15 Nieuwbouw versus voorraad in de MRA naar oppervlakte



Bron: CBS, nieuwbouwmonitor

figuur 16 Nieuwbouw versus voorraad in de MRA naar woningtype



Bron: CBS, nieuwbouwmonitor

Dilemma is dat er in de voorraad wel al veel ruime woningen aanwezig zijn, waarvan er velen worden bewoond door kleine huishoudens. Een overzicht van de huidige voorraad grote woningen is weergegeven in paragraaf 4.5. Alternatief voor het bijbouwen van grote woningen is het stimuleren van “downsizen” door senioren, zodat grote woningen vrij komen uit de voorraad.

Koopkracht

Tot slot is ook rekening gehouden me toenemende welvaart in de vorm van reële koopkracht. Hoewel de koopkracht van jaar tot jaar fluctueert, is er op lange termijn altijd sprake geweest van groeiende koopkracht. De mediane jaarlijkse koopkrachtstijging volgens het Centraal

Planbureau over de afgelopen periode van 25 jaar bedraagt 0,3% per jaar.[10] Dit wordt ook voor de trendmatige raming aangehouden. Het gaat hier om de zogeheten statische koopkrachtontwikkeling. Daarnaast verandert de koopkracht als gevolg van veranderingen in persoonlijke situaties, zoals pensionering of verlies van partner. De vergrijzing heeft een drukkend effect op de koopkracht.

Een veranderende koopkracht betekent op individueel niveau overigens niet dat huishoudens meteen behoefte krijgen aan een andere woning. Senioren in schuldenvrije koopwoningen bijvoorbeeld kunnen daar ook bij een dalende koopkracht gewoon blijven wonen, ook als ze qua inkomen tot de doelgroep voor de sociale huur gaan behoren. En ook mensen die hun inkomen zien toenemen gaan niet allemaal onmiddellijk duurder wonen. Hier is rekening mee gehouden.

Drie scenario's

Bovenstaande overwegingen geven aanleiding om rekening te houden met meerdere scenario's. De toekomst is te onzeker om blind te varen op één uitkomst; dat zou slechts schijnzekerheid opleveren. Er zijn drie scenario's ten aanzien van de additionele behoefte doorgerekend:

a) *Trendscenario*, waarbij de kwaliteitsnormen uit het verleden onverkort worden doorgetrokken naar de toekomst;
b) *Kleiner en betaalbaarder*, waarin woningzoekenden inleveren op kwaliteit, met oog op de betaalbaarheid;
c) *Extra doorstroming*, waarin tevens wordt verondersteld dat het aantal ruim wonende senioren in de toekomst lager uitvalt dan in het scenario versobering.

In het eerste scenario (a) wordt verondersteld dat toekomstige huishoudens net zo (kunnen) wonen als soortgelijke huishoudens nu. Impliciet wordt in dit scenario de bouwpraktijk uit het verleden doorgetrokken naar de toekomst. Dit leidt tot een relatief duur behoefteplaatje, want in het verleden werden er volop ruime en ook grondgebonden woningen gebouwd. Aan die kwaliteit hangt nu een hoger prijskaartje dan in het verleden. Een nieuwe eengezinswoning of ruim appartement in de MRA komt al snel met een prijskaartje boven de € 390.000. In scenario b) wordt verondersteld dat woningzoekenden, al dan niet gestuurd door het aanbod, bereid zijn om 5% kleiner te gaan woning dan soortgelijke huishoudens nu wonen. Dit levert een verschuiving op naar minder dure segmenten en naar meer appartementen.

Wat betreft scenario c) is eerst op basis van het voorgaande scenario gekeken naar (toekomstige) huishoudens van 55 jaar of ouder zonder (thuiswonende) kinderen in woningen met een gebruiksoppervlak van honderd vierkante meter of meer. Dit zijn veelal eengezinswoningen, maar het kunnen ook ruime appartementen zijn. Van deze groep is verondersteld dat 10% kan worden verleid om kleiner te gaan wonen, dat wil zeggen in een woning kleiner dan honderd vierkante meter. Hun alternatief kan een appartementen zijn, maar ook een kleine eengezinswoning. Deze aanpassing heeft ook effect op de prijsklassen, want kleinere woningen zijn overwegend goedkoper. Ook zijn het vaker huurwoningen dan koopwoningen. Wel wordt het alternatief voor bewoners van marktsectorwoningen opnieuw in

[10] Centraal Planbureau, Macro Economische Verkenning 2025, bijlage 18

de marktsector gezocht en voor bewoners van sociale huurwoningen opnieuw in de sociale huur.

Opgemerkt moet worden dat er nog veel andere scenario's denkbaar zijn. De hier gekozen drie scenario's moeten niet te absoluut worden opgevat, maar geven wel aan waar de gevoeligheden en onzekerheden liggen.

4.3 De metropoolregio Amsterdam

4.3.1 Uitkomsten

In deze paragraaf worden de uitkomsten voor de MRA gepresenteerd, gevolgd door een duiding in de volgende paragraaf. Voor de volledigheid wordt hier eerst de opgave in het kader van het terugdringen van het woningtekort (een herhaling van paragraaf 2.2) apart gepresenteerd. Dit onderdeel is in alle scenario's gelijk. Vervolgens deze bij de additionele behoefte geteld, die per scenario verschilt. Omwille van de leesbaarheid presenteren we in deze paragraaf alleen de totalen per scenario, dus inclusief inlopen van het tekort. In de bijlage is de additionele behoefte apart weergegeven.

tabel 3 In te lopen tekort in de MRA (gelijk voor alle scenario's), naar prijssegment[11]

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	52%	13%	25%	4%	5%	100%	22.600
Almere-Lelystad	47%	7%	7%	27%	12%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	49%	10%	20%	13%	8%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	54%	13%	11%	13%	9%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	47%	16%	14%	16%	7%	100%	3.600
ZKL-IJmond	42%	11%	22%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

tabel 4 In te lopen tekort in de MRA (gelijk voor alle scenario's), naar eigendom en woningtype

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	85%	6%	9%	1%	100%	22.600
Almere-Lelystad	44%	16%	6%	33%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	68%	11%	8%	13%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	69%	8%	10%	13%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	65%	12%	9%	14%	100%	3.600
ZKL-IJmond	65%	10%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	72%	9%	9%	10%	100%	45.700

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

[11] Als gevolg van afronding kunnen kleine verschillen voorkomen tussen tabellen.

Voor de periode 2024-2031 is het niet zeker of er voldoende gebouwd zal worden om zowel in de additionele behoefte te voorzien als ook het tekort tot het gewenste niveau terug te dringen. Toch is ook voor deze periode het tekort volledig verrekend. Mocht het totaal kwantitatief onhaalbaar zijn, dan kan de verdeling in kwalitatieve zin nog wel als richtlijn of spiegel aangehouden worden.

tabel 5 Totale woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen)[12]

totaal 2024-2031

			huur		koop	totaal	
trendscenario	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	8%	22%	3%	25%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	8%	4%	35%	19%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	8%	16%	12%	37%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	33%	7%	5%	13%	42%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	4%	26%	35%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	5%	12%	14%	42%	100%	13.650
totaal MRA	35%	7%	14%	14%	30%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	9%	22%	5%	23%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	8%	4%	40%	15%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	9%	16%	16%	33%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	32%	10%	4%	20%	34%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	4%	34%	27%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	7%	11%	21%	35%	100%	13.650
totaal MRA	35%	8%	14%	18%	25%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
extra doorstroming	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	9%	22%	5%	22%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	9%	6%	41%	11%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	12%	18%	19%	25%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	32%	14%	5%	31%	17%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	7%	5%	41%	18%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	8%	12%	29%	24%	100%	13.650
totaal MRA	35%	9%	15%	21%	20%	100%	142.750

[12] De periode 2024-2031 betreft bouwjaren 2024 tot en met 2030, de periode 2024-2040 betreft bouwjaren 2024 tot en met 2039

totaal 2024-2040

trendscenario	huur			koop		totaal	
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	8%	23%	3%	27%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	8%	3%	38%	22%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	7%	17%	11%	39%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	21%	4%	11%	14%	50%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	29%	6%	5%	22%	39%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	6%	12%	12%	42%	100%	21.950
totaal MRA	32%	7%	15%	14%	32%	100%	237.900

kleiner en betaalbaarder	huur			koop		totaal	
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	9%	22%	5%	25%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	8%	4%	42%	18%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	8%	16%	14%	36%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	20%	7%	9%	24%	39%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	5%	30%	31%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	7%	11%	19%	35%	100%	21.950
totaal MRA	32%	8%	15%	18%	28%	100%	237.900

extra doorstroming	huur			koop		totaal	
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	9%	22%	5%	25%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	9%	4%	43%	15%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	10%	17%	16%	31%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	20%	9%	11%	35%	25%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	28%	7%	5%	35%	25%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	7%	12%	24%	29%	100%	21.900
totaal MRA	32%	9%	15%	20%	24%	100%	237.900

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

tabel 6 Totale woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar eigendom en woningtype (netto toe te voegen)

totaal 2024-2031						
		huur		koop	totaal	
trendscenario	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	66%	6%	18%	10%	100%	58.200
Almere-Lelystad	26%	19%	9%	45%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	38%	13%	11%	39%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	33%	12%	8%	47%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	30%	9%	13%	48%	100%	15.300
ZKL-IJmond	38%	6%	19%	37%	100%	13.650
totaal MRA	46%	10%	14%	29%	100%	142.750
		huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	67%	5%	20%	7%	100%	58.200
Almere-Lelystad	28%	17%	12%	43%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	41%	11%	14%	35%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	35%	11%	12%	42%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	30%	8%	16%	45%	100%	15.300
ZKL-IJmond	40%	5%	25%	30%	100%	13.650
totaal MRA	48%	9%	17%	26%	100%	142.750
		huur		koop	totaal	
extra doorstroming	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	68%	5%	21%	7%	100%	58.200
Almere-Lelystad	32%	17%	14%	37%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	47%	9%	17%	27%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	44%	8%	19%	29%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	34%	6%	22%	37%	100%	15.300
ZKL-IJmond	44%	3%	34%	20%	100%	13.650
totaal MRA	51%	8%	20%	21%	100%	142.750

*) of gelijkwaardige alternatieven

totaal 2024-2040						
		huur		koop	totaal	
trendscenario	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	62%	8%	20%	10%	100%	99.850
Almere-Lelystad	22%	18%	9%	51%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	30%	20%	11%	39%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	24%	12%	13%	51%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	26%	14%	12%	49%	100%	24.350
ZKL-IJmond	34%	12%	21%	33%	100%	21.950
totaal MRA	42%	13%	16%	30%	100%	237.900
		huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	62%	7%	23%	7%	100%	99.850
Almere-Lelystad	23%	17%	12%	48%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	33%	17%	14%	36%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	26%	10%	19%	45%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	27%	13%	15%	45%	100%	24.350
ZKL-IJmond	36%	10%	28%	27%	100%	21.900
totaal MRA	43%	11%	19%	27%	100%	237.900
		huur		koop	totaal	
extra doorstroming	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Amsterdam	63%	7%	23%	7%	100%	99.850
Almere-Lelystad	25%	16%	14%	45%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	37%	16%	17%	30%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	32%	9%	25%	35%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	29%	11%	20%	40%	100%	24.350
ZKL-IJmond	38%	8%	34%	19%	100%	21.900
totaal MRA	45%	11%	21%	23%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

4.3.2 Duiding

Meer van hetzelfde?

Hoe moeten we de cijfers uit voorgaande tabellen lezen? Voor de MRA als geheel is het beeld gedifferentieerd. Er is behoefte aan meer woningen in alle hier onderscheiden categorieën. De verdeling binnen de MRA laat wel enkele opmerkelijke verschillen zien.

In grote lijnen komen de reeds bestaande verschillen tussen de deelregio's ook terug in de berekende trendmatige behoefte. In regio's waar ook nu al veel relatief betaalbare woningen te vinden zijn, zoals Almere-Lelystad, ontstaat behoefte aan meer betaalbare woningen. In regio's die nu al relatief duur zijn, zoals Gooi en Vechtstreek en Amstelland-Meerlanden, ligt het accent in de additionele behoefte in de duurdere segmenten. Als er volgens dit behoefteplaatje zou worden gebouwd, dan zouden sommige woningzoekenden uit dure regio's voor een "betaalbare" woning moeten uitwijken naar bijvoorbeeld Almere-Lelystad. Zo is dat in verleden ook gegaan en deze trend weerspiegelt zich in de behoefte.

Prijs of kwaliteit?

Amsterdam kent een tweetoppige woningbehoefte, met enerzijds behoefte aan uitbreiding in de sociale prijsklasse (huurprijs tot de voormalige sociale huurgrens), anderzijds veel duurdere huur en koop. Deze marktsegmenten zijn steeds meer gescheiden geraakt. Wie eenmaal een

sociale huurwoning bewoont, stroomt niet zo gemakkelijk meer door naar de marktsector. Amsterdam is ook de enige regio met een substantiële behoefte aan huurwoningen in de vrije sector. Het type huishouden dat dit kan en wil betalen neemt nog toe. De prijsrange is hier aan de bovenkant onbegrensd. Dit maakt dit segment in principe in omvang veel groter dan het “middensegment”.

De behoefte aan koopwoningen in het prijssegment tot € 390.000 euro in Amsterdam is niet heel groot. Dit lijkt vreemd, maar heeft te maken met de kwaliteit. Zoals we zagen krijgt Amsterdam te maken met een toename van één en tweepersoonshuishoudens in de middenleeftijden (35-65 jaar) en van huishouden met kinderen. Deze huishoudens zijn het starterssegment ontgroeid, uitzonderingen daargelaten. De kwaliteit die hoort bij deze huishoudens en waarvoor zij in Amsterdam bereid zijn te betalen is niet te leveren onder de € 390.000, tenzij die woningen onder de marktprijs worden verkocht.

Opvallend is dat er in Amsterdam weinig verschil is tussen de scenario’s, vooral niet qua prijsklassen. In andere deelregio’s is dat wel het geval. Kennelijk levert 5% kleiner wonen in Amsterdam geen grote verschuiving in prijsklassen op. Ook iets kleinere woningen zijn in Amsterdam nog altijd relatief duur. En het aantal potentiële “downsizers” in Amsterdam is kleiner dan in de rest van de regio. Die senioren in (te) ruime woningen zijn juist buiten de steden sterk vertegenwoordigd.

Er blijkt ook nog behoefte te bestaan aan eengezinswoningen, vooral buiten Amsterdam. Die zijn al helemaal moeilijk te bouwen voor onder de € 390.000. Er is weliswaar een aanzienlijk voorraad eengezinswoningen, maar die bestaande woningen komen zeker tot 2040 onvoldoende vrij om in de behoefte van jonge huishoudens te voorzien. In de koopsector is de vergrijzing nog maar net begonnen. Meer doorstroming van “downsizers” zou helpen, maar dat gaat niet vanzelf.

Alternatieven

De hier becijferde behoefte is geen onwrikbare wetmatigheid. Het is het resultaat van doorgetrokken trends en aannamen. Dit wil niet zeggen dat er geen alternatieven denkbaar zijn.

Het is niet zo dat er in “dure” deelregio’s of gemeenten geen belangstelling zou bestaan voor “betaalbare” woningen. Integendeel, indien in Bloemendaal of Laren koopwoningen in de prijsklasse tot € 390.000 zouden worden gebouwd, zouden die niet leeg komen te staan. Andersom is het niet ondenkbaar dat in de “goedkope” deelregio’s een grotere markt is voor het duurdere segment dan we nu hebben berekend. Het vraagt om een trendbreuk om in “dure” deelregio’s meer betaalbaar te bouwen en in de “goedkope” deelregio’s juist duurder. Die trendbreuk, indien wenselijk, komt niet vanzelf uit de behoefteraming, maar zal moeten komen van beleid.

Kanttekening hierbij is dat goedkoper bouwen in “dure” plaatsen ook betekent dat wordt ingeleverd op kwaliteit (vierkante meters), tenzij woningen onder de marktprijs worden aangeboden (zoals in de sociale huur). Aan betaalbare woningen onder marktprijs is vrijwel onbeperkt behoefte. Een andere kanttekening is dat het niet (voldoende) bouwen van dure woningen er toe zal leiden dat deze woningen alleen maar schaarser worden (en dus nog duurder). Er is uiteraard geen behoefte aan dure woningen zonder meer, maar wel aan goede woningen en daar zit een prijskaartje aan.

Veranderende normen

Ten aanzien van de eengezinswoningen is de trendbreuk al ingezet. Een blik op de plancapaciteit leert dat eengezinswoningen nog maar weinig zullen worden gebouwd, zeker in de MRA. Dit terwijl er nog wel behoefte aan ontstaat, met name buiten Amsterdam. Het verleden klinkt nog door in die behoefte, maar er zijn goede argumenten om niet nog (veel) meer eengezinswoningen te willen toevoegen. Misschien hadden we er, met de kennis van nu, nooit zo veel moeten bouwen, want nu is het de norm geworden. In Almere komt de komende jaren een heel nieuwe generatie op de markt, die is opgegroeid met het rijtjeshuis als referentie voor een instapwoning. Het idee “kind = tuin” is diep ingesleten. De tijd van massale nieuwbouw in het groen is echter voorbij.

We constateren hier nog wel een discrepantie tussen de behoefte aan eengezinswoningen (of gelijkwaardige alternatieven) en de bouwprogrammering. Het zal even wennen zijn, maar het is niet onmogelijk om met een gezin te wonen in een appartement. In grote delen van de wereld is het heel gebruikelijk. Het helpt dan wel als die appartementen niet al te krap zijn.

Een mogelijk gevolg van het niet of nauwelijks bouwen van eengezinswoningen (of gelijkwaardige alternatieven) in delen van de MRA kan zijn dat huishoudens met kinderen uitwijken naar regio’s waar deze woningen nog wel worden toegevoegd. Dat kan ook (ver) buiten de MRA zijn. In dat geval zal dit ook gevolgen hebben voor de bevolkingssamenstelling.

Beter benutten van de voorraad

Dan is er nog een alternatieve route om meer eengezinswoningen uit voorraad vrij te spelen en dat is inzetten op “downsizers”. Scenario c) speelt hier op in. Bouwen voor doorstromers en er voor zorgen dat die woningen ook bij de doelgroep terechtkomen is een vak apart. Ook hier helpt het als de alternatieven niet al te krap zijn. De doelgroep heeft immers een goed alternatief: blijven zitten. Over het stimuleren van downsizing is nog veel meer te zeggen, maar dat dat valt buiten het kader van deze verkenning.

Tot slot is er nog de mogelijkheid om meer mensen te huisvesten in de bestaande voorraad. Dit kan door middel van woningsplitsing of verkamering. Ook het stimuleren van hospitaverhuur zorgt voor een intensievere benutting van de bestaande woningvoorraad.

4.3.3 Enkele gemeenten uitgelicht

Op verzoek zijn ook uitkomsten voor een aantal gemeenten opgenomen. Slechts voor een paar gemeenten was dit mogelijk. Dat heeft enerzijds een technische reden. Het WiMRA bevat voor een groot aantal gemeenten niet voldoende bruikbare respondenten om dit betrouwbaar te kunnen doen, waarbij ook nog eens van een derde geen inkomen bekend is en soms ook geen huur- of koopprijs. In meerdere gemeenten ontbreken respondenten met leeftijd van 25 jaar of jonger. Dit is onvoldoende basis voor een betrouwbare raming op dit schaalniveau. Daar komt bij dat ook het woningtekort op het schaalniveau van gemeenten niet bekend is.

Anderzijds is het schaalniveau van gemeenten ook inhoudelijk problematisch. Een gemeente is geen op zichzelf staande woningmarkt. Dit geldt zeker voor gemeenten met een eenzijdig samengestelde bevolking en woningvoorraad. Juist als je die eenzijdigheid wil doorbreken heb je alleen maar last van een raming waar “meer van hetzelfde” uitkomt. En het geldt zeker in de MRA, met de enorme instroom uit binnen- en buitenland. Woningbehoefte is bij uitstek een regionale opgave.

Alleen voor enkele grotere gemeenten binnen de MRA is het onderzoekstechnisch mogelijk een lokale schatting te maken. Deze is gepresenteerd in bijgaande tabellen. De component “in te lopen tekort” is daarbij evenredig verdeeld over de gemeenten binnen de deelregio’s. Het tekort is namelijk niet bekend op het schaalniveau van gemeenten, niet kwantitatief en (dus) ook niet kwalitatief. Impliciet wordt hier aangenomen dat alle gemeente evenredig bijdrage aan het terugdringen van het reeds bestaande tekort in de betreffende deelregio.

tabel 7 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar prijssegment, trendscenario

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Haarlem	39%	11%	26%	15%	8%	100%	1.850
Haarlemmermeer	49%	10%	20%	13%	8%	100%	2.550
Zaanstad	47%	16%	14%	16%	7%	100%	1.650
additioneel 2024-2031							
Haarlem	39%	5%	10%	9%	37%	100%	6.150
Haarlemmermeer	13%	4%	7%	20%	57%	100%	8.100
Zaanstad	40%	5%	3%	22%	31%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort							
Haarlem	39%	6%	13%	11%	31%	100%	8.000
Haarlemmermeer	22%	5%	10%	18%	45%	100%	10.700
Zaanstad	41%	7%	5%	21%	26%	100%	8.850
additioneel 2024-2040							
Haarlem	29%	5%	14%	10%	41%	100%	11.050
Haarlemmermeer	18%	6%	13%	15%	48%	100%	17.450
Zaanstad	29%	7%	5%	18%	42%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort							
Haarlem	31%	6%	15%	11%	37%	100%	12.850
Haarlemmermeer	22%	7%	14%	15%	43%	100%	20.000
Zaanstad	31%	8%	6%	18%	38%	100%	14.550

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 8 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar prijssegment, scenario "kleiner en betaalbaarder"

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Haarlem	39%	11%	26%	15%	8%	100%	1.850
Haarlemmermeer	49%	10%	20%	13%	8%	100%	2.550
Zaanstad	47%	16%	14%	16%	7%	100%	1.650
additioneel 2024-2031							
Haarlem	25%	4%	11%	21%	40%	100%	6.150
Haarlemmermeer	11%	5%	7%	22%	55%	100%	8.100
Zaanstad	27%	5%	1%	29%	39%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort							
Haarlem	28%	5%	14%	20%	32%	100%	8.000
Haarlemmermeer	20%	6%	10%	20%	44%	100%	10.700
Zaanstad	30%	7%	3%	26%	33%	100%	8.850
additioneel 2024-2040							
Haarlem	29%	6%	12%	16%	37%	100%	11.050
Haarlemmermeer	19%	7%	11%	19%	45%	100%	17.450
Zaanstad	27%	6%	5%	27%	34%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort							
Haarlem	30%	7%	14%	16%	33%	100%	12.850
Haarlemmermeer	22%	7%	12%	18%	40%	100%	20.000
Zaanstad	30%	7%	6%	25%	31%	100%	14.550

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 9 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar prijssegment, scenario "extra doorstroming"

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Haarlem	39%	11%	26%	15%	8%	100%	1.850
Haarlemmermeer	49%	10%	20%	13%	8%	100%	2.550
Zaanstad	47%	16%	14%	16%	7%	100%	1.650
additioneel 2024-2031							
Haarlem	25%	4%	12%	26%	33%	100%	6.150
Haarlemmermeer	11%	10%	11%	24%	45%	100%	8.100
Zaanstad	27%	6%	1%	37%	29%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort							
Haarlem	28%	6%	15%	24%	27%	100%	8.000
Haarlemmermeer	20%	10%	13%	21%	36%	100%	10.700
Zaanstad	30%	8%	3%	33%	25%	100%	8.850
additioneel 2024-2040							
Haarlem	29%	6%	13%	19%	34%	100%	11.050
Haarlemmermeer	19%	10%	12%	20%	39%	100%	17.450
Zaanstad	27%	6%	5%	32%	28%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort							
Haarlem	30%	7%	15%	18%	30%	100%	12.850
Haarlemmermeer	22%	10%	13%	19%	35%	100%	20.000
Zaanstad	30%	8%	6%	31%	26%	100%	14.550

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 10 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar woningtype, trendscenario

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Haarlem	67%	9%	19%	4%	100%	1.850
Haarlemmermeer	68%	11%	8%	13%	100%	2.550
Zaanstad	65%	12%	9%	14%	100%	1.650
additioneel 2024-2031						
Haarlem	34%	19%	18%	28%	100%	6.150
Haarlemmermeer	13%	11%	16%	60%	100%	8.100
Zaanstad	32%	16%	10%	42%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort						
Haarlem	42%	17%	18%	23%	100%	8.000
Haarlemmermeer	26%	11%	14%	49%	100%	10.700
Zaanstad	38%	15%	10%	37%	100%	8.850
additioneel 2024-2040						
Haarlem	29%	19%	18%	34%	100%	11.050
Haarlemmermeer	15%	22%	12%	51%	100%	17.450
Zaanstad	24%	16%	8%	52%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort						
Haarlem	35%	17%	18%	29%	100%	12.850
Haarlemmermeer	22%	20%	12%	46%	100%	20.000
Zaanstad	29%	15%	8%	47%	100%	14.550

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 11 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar woningtype, scenario "kleiner en betaalbaarder"

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Haarlem	67%	9%	19%	4%	100%	1.850
Haarlemmermeer	68%	11%	8%	13%	100%	2.550
Zaanstad	65%	12%	9%	14%	100%	1.650
additioneel 2024-2031						
Haarlem	35%	5%	29%	32%	100%	6.150
Haarlemmermeer	18%	5%	16%	61%	100%	8.100
Zaanstad	24%	9%	19%	48%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort						
Haarlem	42%	6%	27%	26%	100%	8.000
Haarlemmermeer	30%	7%	14%	50%	100%	10.700
Zaanstad	32%	9%	17%	41%	100%	8.850
additioneel 2024-2040						
Haarlem	31%	15%	26%	28%	100%	11.050
Haarlemmermeer	17%	20%	15%	48%	100%	17.450
Zaanstad	25%	14%	12%	50%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort						
Haarlem	37%	15%	25%	24%	100%	12.850
Haarlemmermeer	23%	19%	14%	44%	100%	20.000
Zaanstad	30%	13%	11%	46%	100%	14.550

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

tabel 12 Ontwikkeling van de woningbehoefte in een aantal gemeenten, naar woningtype, scenario "extra doorstroming"

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Haarlem	67%	9%	19%	4%	100%	1.850
Haarlemmermeer	68%	11%	8%	13%	100%	2.550
Zaanstad	65%	12%	9%	14%	100%	1.650
additioneel 2024-2031						
Haarlem	37%	4%	35%	24%	100%	6.150
Haarlemmermeer	26%	5%	17%	51%	100%	8.100
Zaanstad	28%	5%	25%	42%	100%	7.200
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort						
Haarlem	44%	5%	31%	20%	100%	8.000
Haarlemmermeer	36%	7%	15%	42%	100%	10.700
Zaanstad	35%	6%	22%	37%	100%	8.850
additioneel 2024-2040						
Haarlem	33%	15%	30%	23%	100%	11.050
Haarlemmermeer	22%	20%	16%	42%	100%	17.450
Zaanstad	27%	12%	15%	46%	100%	12.900
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort						
Haarlem	38%	14%	28%	20%	100%	12.850
Haarlemmermeer	28%	18%	15%	39%	100%	20.000
Zaanstad	32%	12%	14%	42%	100%	14.550

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

Ter illustratie gaan we kort in op de uitkomst voor **Haarlem**. Wat hieraan onder meer opvalt is de behoefte aan duurdere koopwoningen, in combinatie met eengezinswoningen (of gelijkwaardige alternatieven). Dit is grotendeels te verklaren door de verwachte aanwas van huishoudens met kinderen in Haarlem. Deze huishoudens plegen te wonen in ruime woningen en die zijn in Haarlem niet goedkoop. De behoefte aan eengezins-koopwoningen past meer bij het meer suburbane Haarlemmermeer dan bij het stedelijke Haarlem. In **Haarlemmermeer** zien we ook de behoefte aan duurdere woningen in combinatie met eengezinswoningen. Voorts constateren we in Haarlem een substantiële markt voor duurdere huur. Haarlem lijkt in dit opzicht enigszins op Amsterdam.

Hiermee is meteen geïllustreerd hoe betrekkelijk de ramingen op dit schaalniveau zijn. Wonen er in 2040 echt zo veel gezinnen met kinderen in Haarlem? Ook als die extra gezinswoningen (of gelijkwaardige alternatieven, zoals ruime appartementen) er niet komen? Die kinderen komen er wel; die worden voor een groot deel in Haarlem aangemaakt door de vele oudere jongeren in de stad en anders stromen ze wel in uit Amsterdam. Alleen: blijven die in Haarlem wonen / naar Haarlem komen, ook als er geen grote woningen meer bij komen (en de bestaande grotendeels bezet blijven)? Het is niet ondenkbaar dat de toekomstige gezinnen de stad verlaten of mijden, op zoek naar ruime woningen in de omgeving. Of ze daarin slagen hangt dan weer af van het woningaanbod in de omgeving.

Met een ander migratiepatroon zou de demografische prognose voor Haarlem niet uitkomen en die voor de omliggende gemeenten ook niet. Anders gezegd, de verdeling van huishoudens (en daarmee ook de woningbehoefte) binnen de deelregio Zuid-Kennemerland / IJmond kan er ook anders uit komen te zien dan trendmatig berekend. Hetzelfde geldt voor de andere deelregio's.

En ook tussen deelregio's is sprake van communicerende vaten. Zo kan een deel van de Haarlemse behoefte ook landen in Haarlemmermeer, meer dan waar nu al rekening mee wordt gehouden in de demografische prognose.

4.4 Noord-Holland Noord

De woningmarkt van Noord-Holland Noord verschilt van die van de MRA in meerdere opzichten. De markt is er minder krap, wat zich uit in een minder omvangrijk tekort, de verwachte demografische groei is minder groot, met name in de kop van Noord-Holland, en de grootstedelijke doelgroepen, zoals expats en huishoudens onder de 55 jaar zonder kinderen, zijn veel minder sterk vertegenwoordigd. Binnen Noord-Holland Noord is er dan weer aanzienlijk verschil tussen de deelregio's.

tabel 13 In te lopen tekort in Noord-Holland Noord (gelijk voor alle scenario's), naar prijssegment

	huur			koop		totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	59%	11%	5%	9%	15%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	52%	7%	4%	26%	11%	100%	1.400
West-Friesland	56%	10%	4%	14%	16%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

tabel 14 In te lopen tekort in Noord-Holland Noord (gelijk voor alle scenario's), naar eigendom en woningtype

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	59%	17%	5%	19%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	39%	23%	8%	29%	100%	1.400
West-Friesland	48%	22%	5%	25%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	50%	20%	6%	24%	100%	5.700

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

In bijgaande tabellen is de opgave voor Noord-Holland Noord uitgewerkt. Net als voor de MRA bestaat de totale opgave (weergegeven in tabel 15 en tabel 16) uit het inlopen van het reeds bestaande tekort tot een acceptabel niveau en het voorzien in de additionele behoefte als gevolg van bevolkingsontwikkelingen en trends op de woningmarkt. Het inlopen van het bestaande tekort (weergegeven in tabel 13 en tabel 14) is volledig verrekend in de periode 2024-2031 (en dus ook in de periode 2024-2040). Afhankelijk van de bouwproductie kan dit eventueel ook voor een deel naar achteren worden geschoven. De totale behoefte in de Kop van Noord-Holland is gering, vooral als wordt vooruitgekeken naar 2040. Dit komt omdat het aantal huishoudens nog maar weinig toeneemt en ook het in te open tekort gering is.

Wat we zien is dat de behoefte in Noord-Holland Noord qua prijssegmenten gedifferentieerd is, met uitzondering van het vrijwel ontbreken van behoefte in het huursegment boven de € 879. In plaats daarvan is er een substantiële behoefte aan koopwoningen, zowel onder als boven de grens van € 390.000. Hierin weerspiegelt zich de patronen uit het verleden. Afgezien van de

sociale huur is huren nooit populair geweest in dit deel van Noord-Holland. Wie zo veel huur kan betalen kon in het verleden ook wel kopen.

tabel 15 Totale woningbehoefte Noord-Holland Noord, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen)

totaal 2024-2031							
			huur		koop	totaal	
trendscenario	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	5%	3%	12%	43%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	3%	2%	35%	29%	100%	4.200
West-Frieland	33%	4%	2%	19%	41%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	35%	5%	2%	19%	40%	100%	23.400
			huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	5%	2%	17%	38%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	4%	2%	45%	18%	100%	4.200
West-Frieland	33%	5%	2%	25%	35%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	34%	5%	2%	25%	34%	100%	23.400
			huur		koop	totaal	
extra doorstroming	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	10%	4%	25%	24%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	8%	4%	59%	-1%	100%	4.200
West-Frieland	33%	9%	4%	32%	23%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	34%	9%	4%	33%	19%	100%	23.400
totaal 2024-2040							
			huur		koop	totaal	
trendscenario	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	5%	3%	11%	46%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	2%	2%	39%	39%	100%	4.700
West-Friesland	31%	4%	3%	19%	44%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	4%	3%	17%	44%	100%	33.800
			huur		koop	totaal	
kleiner en betaalbaarder	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	5%	3%	16%	40%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	3%	2%	53%	23%	100%	4.700
West-Friesland	31%	5%	2%	25%	37%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	5%	3%	25%	37%	100%	33.800
			huur		koop	totaal	
extra doorstroming	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	8%	4%	22%	30%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	6%	3%	67%	6%	100%	4.700
West-Friesland	31%	7%	4%	30%	28%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	7%	4%	31%	26%	100%	33.800

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

tabel 16 Totale woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, naar eigendom en woningtype (netto toe te voegen)

totaal 2024-2031

trendscenario	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	33%	11%	17%	38%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	26%	11%	13%	51%	100%	4.200
West-Frieland	27%	13%	11%	49%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	29%	12%	14%	44%	100%	23.400

kleiner en betaalbaarder	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	34%	11%	22%	34%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	26%	11%	18%	44%	100%	4.200
West-Frieland	28%	12%	15%	45%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	30%	11%	19%	39%	100%	23.400

extra doorstroming	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	42%	9%	35%	14%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	35%	8%	31%	27%	100%	4.200
West-Frieland	35%	11%	27%	28%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	38%	9%	32%	21%	100%	23.400

totaal 2024-2040

trendscenario	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	28%	15%	20%	37%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	15%	8%	18%	60%	100%	4.700
West-Friesland	22%	16%	13%	49%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	24%	14%	17%	44%	100%	33.800

kleiner en betaalbaarder	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	29%	14%	25%	32%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	16%	7%	25%	52%	100%	4.700
West-Friesland	23%	15%	17%	45%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	25%	13%	22%	39%	100%	33.800

extra doorstroming	app.	huur eengez. *)	app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	34%	13%	34%	18%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	24%	4%	38%	35%	100%	4.700
West-Friesland	28%	14%	27%	32%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	12%	32%	25%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

Wat woningtypen is er in Noord-Holland Noord nog behoefte aan eengezinswoningen, ondanks de vergrijzing. Niet dat er zo veel gezinnen bijkomen – in de Kop van Noord-Holland neemt hun aantal per saldo zelfs af – maar omdat bestaande eengezinswoningen bezet blijven door ex-gezinnen (lege-nesters) en er toch ook nog nieuwe gezinnen worden gevormd.

Die extra eengezinswoningen kunnen ook de vorm aannemen van seniorenwoningen. Appartementen zijn in de Kop van Noord-Holland niet bijzonder geliefd. De doelgroep voor appartementen in de Kop van Noord-Holland zijn geen senioren, maar jongeren. Daarvan zijn er in 2040 niet zo veel meer. Bij de vergrijzende bevolking zouden knarrenhoven met laagbouw wel eens de voorkeur kunnen genieten boven appartementen.

Scenario c), “extra doorstroming” pakt voor de Kop van Noord-Holland zo uit, dat er een overschot aan duurdere koopwoningen zou kunnen ontstaan. Het aantal senioren in grote woningen wordt hier zo groot, dat bij 10% extra downsizers er een overaanbod ontstaat. Bij zo veel aanbod uit de voorraad zullen ook de prijzen dalen. Dit is wel een tamelijk theoretische situatie, want als die senioren blijven zitten moeten er toch nog duurdere woningen bij (scenario b). Daarnaast is de behoefte aan extra sociale huurwoningen in de Kop van Noord-Holland op langere termijn gering. De doelgroep voor dit segment wordt kleiner. Op korte termijn is er nog wel een tekort weg te werken, ook in het laagste huursegment.

4.5 Grote woningen, kleine huishoudens

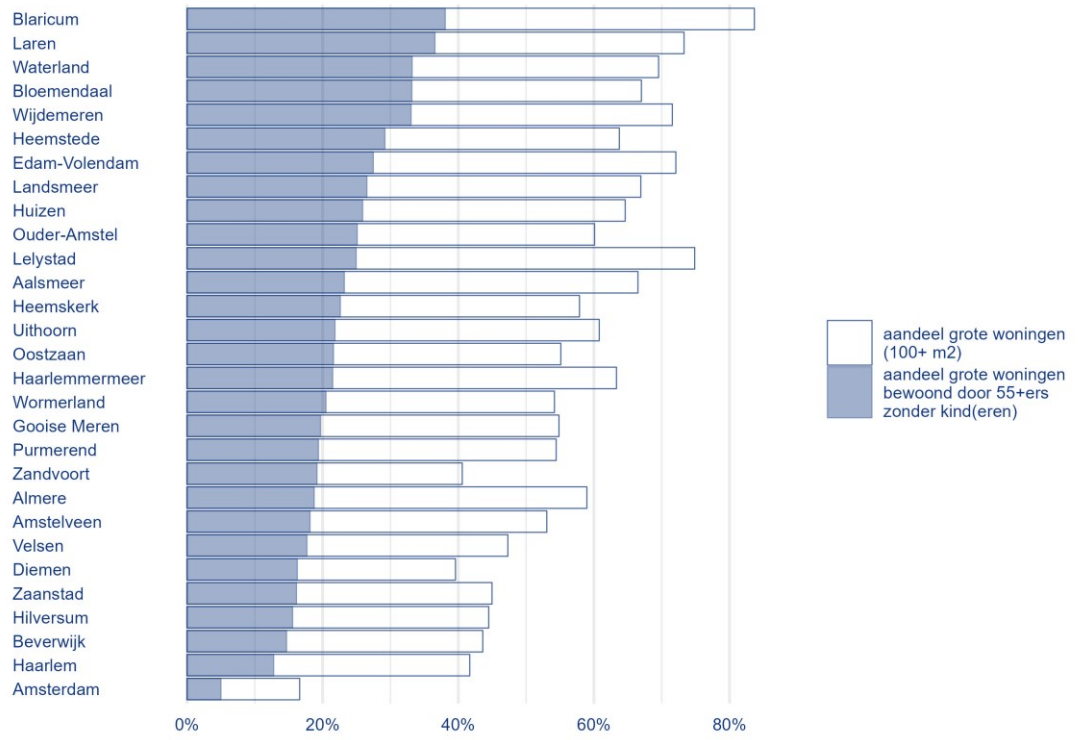
Verschillende keren is het al ter sprake gekomen: senioren in ruime woningen, waaronder voormalige gezinnen waarvan de kinderen het huis uit zijn (lege nesters). Daar komen er steeds meer van, maar het zijn er nu ook al veel.

In scenario c) wordt ingezet op alternatieven voor ruim wonenden. Het stimuleren van “downsizing” heeft verschillende voordelen. Het biedt senioren de kans om een meer levensloopbestendige woning te betrekken (bijvoorbeeld een appartement met lift). En voor de woningmarkt is de winst dat er grote woningen beschikbaar komen voor jonge (aanstaande) gezinnen. Zoals we hebben gezien (hoofdstuk 0) mogen we nog volop aanwas van jonge gezinnen verwachten. Dan helpt het als er grote woningen uit de voorraad vrijkomen.

Bijkomend voordeel is dat grote woningen lange verhuisketens veroorzaken. Zo kunnen dankzij één downsizer meerdere woningzoekenden aan een andere woning worden geholpen. Aan het begin van de keten moet er dan wel voor die downsizer worden gebouwd.

Los van de vraag of bewoners eventueel (willen) verhuizen zijn grote woningen ook interessant vanwege de mogelijkheid tot woningsplitsing. Naast nieuwbouw is dit ook een mogelijkheid om woningen toe te voegen. Genoeg aanleiding om eens te zien waar die grote woningen zich bevinden en door wie ze bewoond worden.

figuur 17 Aandeel grote woningen in de MRA, totaal en bewoond door 55-plussers zonder thuiswonende kinderen

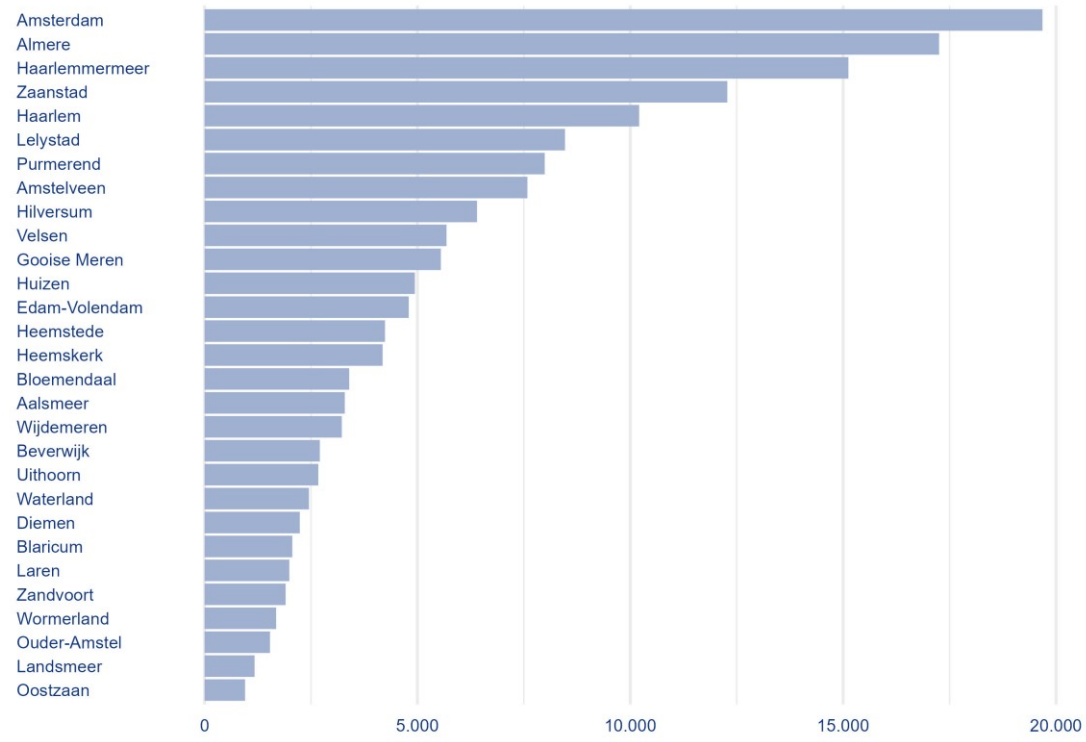


Bron: WiMRA 2023, bewerking RIGO; 100% is de totale (bewoonde) woningvoorraad

In figuur 17 is te zien waar in de MRA zich de grote woningen bevinden. De grens is daarbij gelegd bij honderd vierkante meter. Voor Amsterdamse begrippen is dat groot, maar in de meeste andere gemeenten in de MRA is dat niet het geval. In Blaricum zijn er zelfs maar weinig woningen kleiner dan honderd vierkante meter.

In de figuur is tevens te zien welk deel van de voorraad groot is en tevens wordt bewoond door 55-plussers zonder thuiswonende kinderen. Dit zijn grof gezegd de potentiële downsizers. Relatief gezien is er veel potentieel (rond een derde van de bewoonde voorraad) in luxe suburbane gemeenten als Blaricum, Laren en Bloemendaal. In Amsterdam gaat het om slechts zo'n 4,3% van de bewoonde voorraad. In absolute zin zijn dat in Amsterdam toch altijd nog bijna 20.000 grote woningen, althans groot voor Amsterdamse begrippen. In absolute zin is dat meer dan in enig andere gemeente in de MRA. De absolute aantallen zijn weergegeven in figuur 18. In de MRA als geheel gaat het om 166.000 bewoonde woningen. Met de voortgaande vergrijzing worden dit er alleen maar meer.

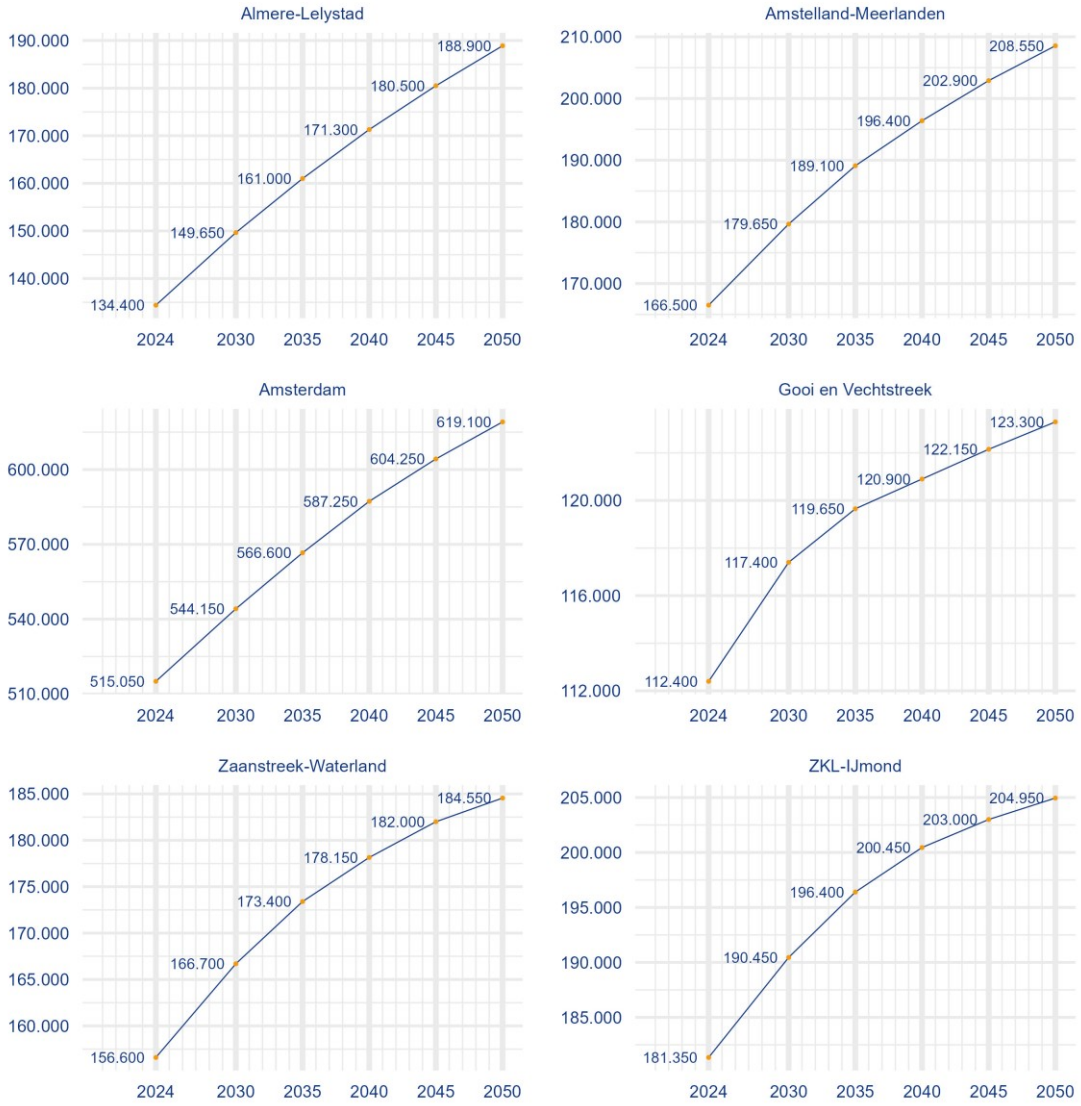
figuur 18 Aantal grote woningen (100+ m2) in de MRA bewoond door 55-plussers zonder thuiswonende kinderen



Bron: WiMRA 2023, bewerking RIGO

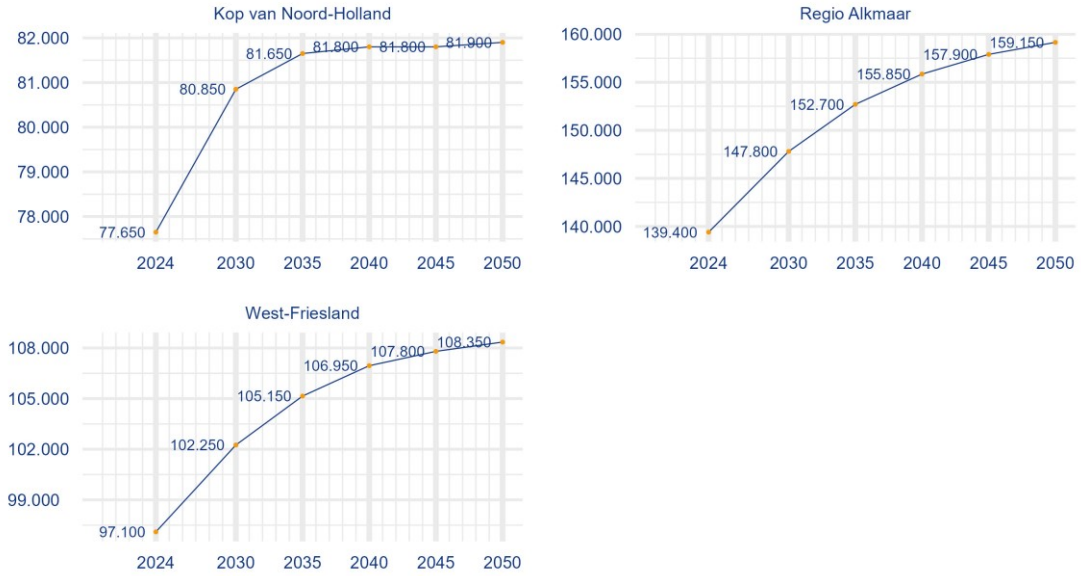
Bijlagen

Ontwikkeling van het aantal huishoudens in delen van de MRA



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Ontwikkeling van het aantal huishoudens in delen van Noord-Holland Noord



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Huishoudens naar samenstelling, 2024 en ontwikkeling 2024-2040, MRA

	situatie 2024					ontwikkeling 2024-2040				
	huishoudens zonder kinderen			huish met	totaal	huishoudens zonder kinderen			huish met	totaal
	tot 35 jaar	35-64 jaar	65-plus	kind(eren)		tot 35 jaar	35-64 jaar	65-plus	kind(eren)	
Amsterdam	159.495	148.340	88.135	119.090	515.060	-2.665	19.015	42.320	13.515	72.185
Totaal Amsterdam	159.495	148.340	88.135	119.090	515.060	-2.665	19.015	42.320	13.515	72.185
Almere	12.795	24.935	18.805	40.460	96.995	705	3.645	15.995	8.410	28.755
Lelystad	4.840	9.390	9.320	13.860	37.410	340	2.135	3.135	2.545	8.155
Totaal Almere-Lelystad	17.635	34.325	28.125	54.320	134.405	1.045	5.780	19.130	10.955	36.910
Aalsmeer	1.555	3.255	3.870	5.595	14.275	-220	-180	1.520	65	1.185
Amstelveen	8.790	9.510	12.090	15.190	45.580	85	-535	2.560	1.580	3.690
Diemen	5.185	3.610	3.250	4.840	16.885	35	530	1.265	1.065	2.895
Haarlemmermeer	7.335	15.750	17.615	28.540	69.240	1.155	1.145	9.650	5.730	17.680
Ouder-Amstel	820	1.435	2.015	2.320	6.590	555	1.225	505	1.280	3.565
Uithoorn	1.335	3.355	3.680	5.540	13.910	-295	-360	1.205	345	895
Totaal Amstelland-Meerlanden	25.020	36.915	42.520	62.025	166.480	1.315	1.825	16.705	10.065	29.910
Blaricum	260	1.030	1.920	2.050	5.260	35	35	145	260	475
Gooise Meren	2.745	6.235	8.420	9.815	27.215	35	-295	2.800	560	3.100
Hilversum	7.145	11.595	11.570	14.660	44.970	-835	-280	3.350	865	3.100
Huizen	1.650	4.360	6.685	6.200	18.895	-215	-180	1.480	-240	845
Laren	195	1.050	2.180	1.650	5.075	-50	-300	715	-90	275
Wijdemeren	615	2.565	3.800	3.915	10.895	-130	-195	1.010	60	745
Totaal Gooi en Vechtstreek	12.610	26.835	34.575	38.290	112.310	-1.160	-1.215	9.500	1.415	8.540
Edam-Volendam	1.175	3.285	5.105	6.015	15.580	-360	70	1.225	-245	690
Landsmeer	305	1.025	1.605	2.000	4.935	15	-30	105	135	225
Oostzaan	260	905	1.295	1.650	4.110	20	-30	300	-25	265
Purmerend	4.660	10.360	12.890	15.445	43.355	-695	-565	5.510	1.280	5.530
Waterland	565	1.605	2.850	2.765	7.785	95	185	305	170	755
Wormerland	505	1.675	2.490	2.610	7.280	-55	-260	720	270	675
Zaanstad	9.315	18.960	18.755	26.475	73.505	40	2.180	7.430	3.775	13.425
Totaal Zaanstreek-Waterland	16.785	37.815	44.990	56.960	156.550	-940	1.550	15.595	5.360	21.565
Bloemendaal	525	1.870	3.925	3.605	9.925	-55	-130	830	35	680
Haarlem	14.095	21.805	19.255	25.760	80.915	-130	2.110	7.090	2.315	11.385
Heemstede	730	2.255	4.950	4.275	12.210	-65	-170	580	70	415
Zandvoort	800	2.375	3.155	2.520	8.850	-130	-365	675	195	375
Totaal Zuid-Kennemerland	16.150	28.305	31.285	36.160	111.900	-380	1.445	9.175	2.615	12.855
Beverwijk	2.560	5.265	5.070	6.860	19.755	-240	515	2.015	270	2.560
Heemskerk	1.595	4.195	5.790	6.090	17.670	-355	-400	1.525	-190	580
Velsen	3.375	8.150	9.540	10.985	32.050	-490	-680	3.660	515	3.005
Totaal IJmond	7.530	17.610	20.400	23.935	69.475	-1.085	-565	7.200	595	6.145
Totaal MRA	255.225	330.145	290.030	390.780	1.266.180	-3.870	27.835	119.625	44.520	188.110

Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Huishoudens naar samenstelling, 2024 en ontwikkeling 2024-2040, Noord-Holland Noord

	situatie 2024					ontwikkeling 2024-2040				
	huishoudens zonder kinderen			huish met	totaal	huishoudens zonder kinderen			huish met	totaal
	tot 35 jaar	35-64 jaar	65-plus	kind(eren)		tot 35 jaar	35-64 jaar	65-plus	kind(eren)	
Den Helder	3.235	7.515	8.860	7.880	27.490	-415	-180	1.310	-800	-85
Hollands Kroon	2.385	5.315	6.685	7.495	21.880	-210	-45	1.975	-265	1.455
Schagen	2.005	4.820	7.705	7.005	21.535	-210	-45	2.500	190	2.435
Texel	800	1.760	2.355	1.795	6.710	-55	-95	505	65	420
Totaal Kop van Noord-Holland	8.425	19.410	25.605	24.175	77.615	-890	-365	6.290	-810	4.225
Alkmaar	7.835	14.255	15.225	16.970	54.285	45	1.280	5.615	215	7.155
Bergen (NH.)	720	3.100	6.285	4.045	14.150	-85	-470	1.310	-285	470
Castricum	1.390	3.370	5.945	5.475	16.180	-170	20	1.375	-95	1.130
Dijk en Waard	4.005	8.565	10.745	14.670	37.985	-520	1.000	4.445	1.115	6.040
Heiloo	820	2.490	4.170	3.590	11.070	-85	75	1.015	145	1.150
Uitgeest	520	1.310	1.635	2.225	5.690	-40	65	660	-185	500
Totaal Regio Alkmaar	15.290	33.090	44.005	46.975	139.360	-855	1.970	14.420	910	16.445
Drechterland										
Enkhuizen	1.000	2.310	2.795	2.775	8.880	-190	160	800	-165	605
Hoorn	4.140	8.530	9.990	12.160	34.820	-195	730	3.440	685	4.660
Koggenland	890	2.185	3.020	3.760	9.855	-5	145	1.040	115	1.295
Medemblik	1.820	4.725	6.365	6.970	19.880	-110	-235	1.650	-25	1.280
Opmeer	530	1.220	1.675	1.845	5.270	-10	210	440	85	725
Stede Broec	940	2.100	3.080	3.470	9.590	-70	-20	635	-30	515
Totaal West-Friesland	10.055	23.105	29.735	34.145	97.040	-635	1.065	8.795	655	9.880
Totaal Noord-Holland Noord	33.770	75.605	99.345	105.295	314.015	-2.380	2.670	29.505	755	30.550

Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Additionele woningbehoefte, 2024-2050 (netto toe te voegen) per gemeente

	voorraad 2024		additionele behoefte		
	totaal	bewoond	2024-2031	2024-2040	2024-2050
Amsterdam	480.850	452.250	35.600	77.250	109.650
Totaal Amsterdam	480.850	452.250	35.600	77.250	109.650
Almere	92.350	90.050	13.600	28.400	40.800
Lelystad	35.650	34.600	4.000	8.150	12.700
Totaal Almere-Lelystad	128.000	124.650	17.600	36.550	53.500
Aalsmeer	13.700	13.200	650	1.350	1.700
Amstelveen	42.900	40.750	3.050	4.600	5.650
Diemen	15.800	15.150	2.250	3.050	3.300
Haarlemmermeer	67.100	64.950	8.100	17.450	25.900
Ouder-Amstel	6.400	6.100	1.850	3.650	5.550
Uithoorn	13.650	13.150	600	800	1.050
Totaal Amstelland-Meerlanden	159.600	153.250	16.450	30.950	43.150
Blaricum	5.350	5.150	350	400	450
Gooise Meren	27.700	26.250	1.800	2.800	3.600
Hilversum	43.800	42.000	2.200	3.300	4.500
Huizen	19.150	18.600	400	750	850
Laren	5.500	5.100	200	300	350
Wijdemeren	10.900	10.200	500	650	800
Totaal Gooi en Vechtstreek	112.400	107.300	5.450	8.200	10.500
Edam-Volendam	15.950	15.350	450	600	850
Landsmeer	4.900	4.750	150	200	350
Oostzaan	4.150	4.000	100	350	450
Purmerend	43.050	41.950	3.000	5.350	6.700
Waterland	7.500	7.200	350	700	1.200
Wormerland	7.150	6.950	450	650	950
Zaanstad	70.950	68.700	7.200	12.900	16.350
Totaal Zaanstreek-Waterland	153.700	148.900	11.700	20.750	26.850
Bloemendaal	10.400	9.850	450	750	900
Haarlem	79.450	76.050	6.150	11.050	13.350
Heemstede	12.900	12.250	150	450	700
Zandvoort	9.850	8.450	250	400	700
Totaal Zuid-Kennemerland	112.550	106.600	7.000	12.600	15.600
Beverwijk	20.000	19.150	1.250	2.550	3.250
Heemskerk	18.000	17.400	350	600	700
Velsen	31.950	30.700	1.650	2.800	3.050
Totaal IJmond	69.950	67.250	3.250	5.950	7.000

	voorraad 2024		additionale behoefte		
	totaal	bewoond	2024-2031	2024-2040	2024-2050
Den Helder	28.750	27.300	250	-500	-1.200
Hollands Kroon	21.600	20.750	950	1.250	1.400
Schagen	21.450	20.550	1.200	2.100	2.750
Texel	7.000	6.400	350	450	500
Totaal Kop van Noord-Holland	78.750	75.000	2.800	3.300	3.450
Alkmaar	53.950	52.050	3.600	7.050	8.700
Bergen (NH.)	15.500	13.850	300	500	650
Castricum	16.550	16.000	700	1.050	1.150
Dijk en Waard	38.000	37.100	3.650	5.450	6.150
Heiloo	11.250	10.850	850	1.150	1.350
Uitgeest	5.700	5.600	250	450	550
Totaal Regio Alkmaar	140.900	135.400	9.350	15.650	18.550
Drechterland	8.700	8.450	450	700	800
Enkhuizen	8.950	8.600	400	600	650
Hoorn	34.600	33.650	2.600	4.450	5.300
Koggenland	9.850	9.550	650	1.100	1.150
Medemblik	19.500	18.850	750	1.250	1.350
Opmeer	5.150	5.000	350	600	700
Stede Broec	9.500	9.300	350	400	500
Totaal West-Friesland	96.300	93.400	5.550	9.150	10.450

Bron: CBS, Provincie Noord-Holland, bewerking RIGO

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen), trendscenario

			huur		koop	totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	52%	13%	25%	4%	5%	100%	22.600
Almere-Lelystad	47%	7%	7%	27%	12%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	49%	10%	20%	13%	8%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	54%	13%	11%	13%	9%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	47%	16%	14%	16%	7%	100%	3.600
ZKL-IJmond	42%	11%	22%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	36%	4%	20%	3%	37%	100%	35.600
Almere-Lelystad	28%	8%	3%	39%	23%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	18%	8%	14%	12%	48%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	22%	4%	2%	12%	60%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	23%	3%	1%	30%	44%	100%	11.700
ZKL-IJmond	22%	4%	8%	12%	54%	100%	10.250
totaal MRA	28%	5%	11%	16%	40%	100%	97.050

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	8%	22%	3%	25%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	8%	4%	35%	19%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	8%	16%	12%	37%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	33%	7%	5%	13%	42%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	4%	26%	35%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	5%	12%	14%	42%	100%	13.650
totaal MRA	35%	7%	14%	14%	30%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	35%	7%	22%	3%	34%	100%	77.250
Almere-Lelystad	25%	8%	3%	40%	24%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	21%	7%	17%	10%	46%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	9%	1%	11%	14%	64%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	25%	4%	3%	23%	45%	100%	20.750
ZKL-IJmond	26%	5%	10%	11%	49%	100%	18.550
totaal MRA	28%	6%	14%	14%	38%	100%	192.200

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	8%	23%	3%	27%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	8%	3%	38%	22%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	7%	17%	11%	39%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	21%	4%	11%	14%	50%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	29%	6%	5%	22%	39%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	6%	12%	12%	42%	100%	21.950
totaal MRA	32%	7%	15%	14%	32%	100%	237.900

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Leesvoorbeeld. Het in te lopen tekort is voor alle scenario's hetzelfde en bedraag 45.700 voor de MRA als geheel. Tussen 1 januari 2024 en 1 januari 2031 komen er ook nog eens 97.050 woningbehoevende huishoudens bij. De totale opgave voor deze periode komt daarmee op 142.750. In de periode 2024-2040 komen er in totaal 192.200 woningbehoevende huishoudens bij. Inclusief het in te lopen tekort brengt dit de totale opgave op 237.900.

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen), scenario "kleiner en betaalbaarder"

			huur		koop	totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	52%	13%	25%	4%	5%	100%	22.600
Almere-Lelystad	47%	7%	7%	27%	12%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	49%	10%	20%	13%	8%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	54%	13%	11%	13%	9%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	47%	16%	14%	16%	7%	100%	3.600
ZKL-IJmond	42%	11%	22%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	36%	5%	19%	6%	34%	100%	35.600
Almere-Lelystad	28%	9%	3%	45%	16%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	18%	9%	14%	17%	42%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	22%	8%	0%	23%	46%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	23%	3%	1%	40%	34%	100%	11.700
ZKL-IJmond	22%	6%	7%	22%	43%	100%	10.250
totaal MRA	27%	7%	11%	22%	34%	100%	97.050

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	9%	22%	5%	23%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	8%	4%	40%	15%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	9%	16%	16%	33%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	32%	10%	4%	20%	34%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	4%	34%	27%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	7%	11%	21%	35%	100%	13.650
totaal MRA	35%	8%	14%	18%	25%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	35%	7%	21%	5%	31%	100%	77.250
Almere-Lelystad	25%	8%	3%	45%	19%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	21%	8%	16%	15%	41%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	9%	4%	9%	28%	50%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	25%	5%	3%	32%	35%	100%	20.750
ZKL-IJmond	25%	6%	9%	19%	41%	100%	18.550
totaal MRA	28%	7%	13%	20%	33%	100%	192.200

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	9%	22%	5%	25%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	8%	4%	42%	18%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	8%	16%	14%	36%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	20%	7%	9%	24%	39%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	28%	6%	5%	30%	31%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	7%	11%	19%	35%	100%	21.950
totaal MRA	32%	8%	15%	18%	28%	100%	237.900

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar prijssegment (netto toe te voegen), scenario "extra doorstroming"

			huur		koop	totaal	
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	52%	13%	25%	4%	5%	100%	22.600
Almere-Lelystad	47%	7%	7%	27%	12%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	49%	10%	20%	13%	8%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	54%	13%	11%	13%	9%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	47%	16%	14%	16%	7%	100%	3.600
ZKL-IJmond	42%	11%	22%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	50%	12%	20%	11%	7%	100%	45.700

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	36%	6%	19%	6%	33%	100%	35.600
Almere-Lelystad	28%	10%	5%	46%	11%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	18%	12%	17%	21%	31%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	22%	15%	2%	40%	22%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	23%	5%	2%	49%	22%	100%	11.700
ZKL-IJmond	22%	8%	8%	33%	30%	100%	10.250
totaal MRA	27%	8%	12%	26%	26%	100%	97.050

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	42%	9%	22%	5%	22%	100%	58.200
Almere-Lelystad	33%	9%	6%	41%	11%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	26%	12%	18%	19%	25%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	32%	14%	5%	31%	17%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	28%	7%	5%	41%	18%	100%	15.300
ZKL-IJmond	27%	8%	12%	29%	24%	100%	13.650
totaal MRA	35%	9%	15%	21%	20%	100%	142.750

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	35%	7%	21%	5%	31%	100%	77.250
Almere-Lelystad	25%	9%	4%	46%	16%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	21%	10%	17%	17%	35%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	9%	8%	11%	42%	30%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	25%	5%	4%	38%	28%	100%	20.750
ZKL-IJmond	25%	7%	10%	25%	33%	100%	18.500
totaal MRA	28%	8%	14%	22%	29%	100%	192.200

			huur		koop	totaal	
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	39%	9%	22%	5%	25%	100%	99.850
Almere-Lelystad	29%	9%	4%	43%	15%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	25%	10%	17%	16%	31%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	20%	9%	11%	35%	25%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	28%	7%	5%	35%	25%	100%	24.350
ZKL-IJmond	28%	7%	12%	24%	29%	100%	21.900
totaal MRA	32%	9%	15%	20%	24%	100%	237.900

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar woningtype (netto toe te voegen), trendscenario

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	85%	6%	9%	1%	100%	22.600
Almere-Lelystad	44%	16%	6%	33%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	68%	11%	8%	13%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	69%	8%	10%	13%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	65%	12%	9%	14%	100%	3.600
ZKL-IJmond	65%	10%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	72%	9%	9%	10%	100%	45.700

additioneel 2024-2031	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	54%	6%	24%	16%	100%	35.600
Almere-Lelystad	19%	20%	11%	50%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	27%	13%	12%	48%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	14%	14%	8%	64%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	19%	8%	14%	59%	100%	11.700
ZKL-IJmond	29%	5%	19%	47%	100%	10.250
totaal MRA	34%	10%	17%	39%	100%	97.050

additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	66%	6%	18%	10%	100%	58.200
Almere-Lelystad	26%	19%	9%	45%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	38%	13%	11%	39%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	33%	12%	8%	47%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	30%	9%	13%	48%	100%	15.300
ZKL-IJmond	38%	6%	19%	37%	100%	13.650
totaal MRA	46%	10%	14%	29%	100%	142.750

additioneel 2024-2040	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	55%	9%	24%	13%	100%	77.250
Almere-Lelystad	17%	19%	10%	54%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	23%	21%	11%	44%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	9%	13%	14%	64%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	19%	14%	12%	55%	100%	20.750
ZKL-IJmond	28%	12%	21%	38%	100%	18.550
totaal MRA	34%	14%	17%	35%	100%	192.200

additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	62%	8%	20%	10%	100%	99.850
Almere-Lelystad	22%	18%	9%	51%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	30%	20%	11%	39%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	24%	12%	13%	51%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	26%	14%	12%	49%	100%	24.350
ZKL-IJmond	34%	12%	21%	33%	100%	21.950
totaal MRA	42%	13%	16%	30%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO,

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar woningtype (netto toe te voegen), scenario "kleiner en betaalbaarder"

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	85%	6%	9%	1%	100%	22.600
Almere-Lelystad	44%	16%	6%	33%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	68%	11%	8%	13%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	69%	8%	10%	13%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	65%	12%	9%	14%	100%	3.600
ZKL-IJmond	65%	10%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	72%	9%	9%	10%	100%	45.700

additioneel 2024-2031	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	56%	5%	28%	12%	100%	35.600
Almere-Lelystad	21%	18%	14%	47%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	30%	11%	16%	43%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	18%	12%	13%	57%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	20%	7%	18%	55%	100%	11.700
ZKL-IJmond	32%	3%	28%	37%	100%	10.250
totaal MRA	36%	9%	21%	34%	100%	97.050

additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	67%	5%	20%	7%	100%	58.200
Almere-Lelystad	28%	17%	12%	43%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	41%	11%	14%	35%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	35%	11%	12%	42%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	30%	8%	16%	45%	100%	15.300
ZKL-IJmond	40%	5%	25%	30%	100%	13.650
totaal MRA	48%	9%	17%	26%	100%	142.750

additioneel 2024-2040	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	56%	8%	27%	9%	100%	77.250
Almere-Lelystad	19%	17%	13%	51%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	26%	19%	16%	40%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	11%	11%	22%	56%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	20%	13%	16%	51%	100%	20.750
ZKL-IJmond	30%	10%	30%	30%	100%	18.500
totaal MRA	36%	12%	22%	31%	100%	192.200

additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	62%	7%	23%	7%	100%	99.850
Almere-Lelystad	23%	17%	12%	48%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	33%	17%	14%	36%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	26%	10%	19%	45%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	27%	13%	15%	45%	100%	24.350
ZKL-IJmond	36%	10%	28%	27%	100%	21.900
totaal MRA	43%	11%	19%	27%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

Woningbehoefte in de MRA, 2024-2040, naar woningtype (netto toe te voegen), scenario "extra doorstroming"

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	85%	6%	9%	1%	100%	22.600
Almere-Lelystad	44%	16%	6%	33%	100%	7.200
Amstelland-Meerlanden	68%	11%	8%	13%	100%	6.100
Gooi en Vechtstreek	69%	8%	10%	13%	100%	2.800
Zaanstreek-Waterland	65%	12%	9%	14%	100%	3.600
ZKL-IJmond	65%	10%	18%	7%	100%	3.400
totaal MRA	72%	9%	9%	10%	100%	45.700

additioneel 2024-2031	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	56%	4%	29%	10%	100%	35.600
Almere-Lelystad	26%	17%	18%	39%	100%	17.600
Amstelland-Meerlanden	39%	9%	21%	32%	100%	16.450
Gooi en Vechtstreek	31%	8%	24%	38%	100%	5.450
Zaanstreek-Waterland	25%	4%	26%	45%	100%	11.700
ZKL-IJmond	37%	0%	39%	24%	100%	10.250
totaal MRA	41%	7%	26%	26%	100%	97.050

additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	68%	5%	21%	7%	100%	58.200
Almere-Lelystad	32%	17%	14%	37%	100%	24.800
Amstelland-Meerlanden	47%	9%	17%	27%	100%	22.550
Gooi en Vechtstreek	44%	8%	19%	29%	100%	8.250
Zaanstreek-Waterland	34%	6%	22%	37%	100%	15.300
ZKL-IJmond	44%	3%	34%	20%	100%	13.650
totaal MRA	51%	8%	20%	21%	100%	142.750

additioneel 2024-2040	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	56%	7%	28%	9%	100%	77.250
Almere-Lelystad	21%	17%	15%	47%	100%	36.550
Amstelland-Meerlanden	30%	17%	19%	34%	100%	30.950
Gooi en Vechtstreek	19%	9%	30%	42%	100%	8.200
Zaanstreek-Waterland	23%	11%	22%	44%	100%	20.750
ZKL-IJmond	33%	8%	37%	22%	100%	18.500
totaal MRA	38%	11%	24%	26%	100%	192.200

additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)	totaal	totaal
Amsterdam	63%	7%	23%	7%	100%	99.850
Almere-Lelystad	25%	16%	14%	45%	100%	43.750
Amstelland-Meerlanden	37%	16%	17%	30%	100%	37.050
Gooi en Vechtstreek	32%	9%	25%	35%	100%	11.000
Zaanstreek-Waterland	29%	11%	20%	40%	100%	24.350
ZKL-IJmond	38%	8%	34%	19%	100%	21.900
totaal MRA	45%	11%	21%	23%	100%	237.900

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: Provincie Noord-Holland, WiMRA2023, bewerking RIGO

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, prijssegmenten, trendscenario

	huur			koop			totaal
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	59%	11%	5%	9%	15%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	52%	7%	4%	26%	11%	100%	1.400
West-Friesland	56%	10%	4%	14%	16%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700

	huur			koop			totaal
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	31%	4%	2%	13%	50%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	21%	2%	1%	39%	38%	100%	2.800
West-Frieland	25%	3%	1%	21%	50%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	27%	3%	2%	20%	48%	100%	17.700

	huur			koop			totaal
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	5%	3%	12%	43%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	3%	2%	35%	29%	100%	4.200
West-Frieland	33%	4%	2%	19%	41%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	35%	5%	2%	19%	40%	100%	23.400

	huur			koop			totaal
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	32%	4%	3%	17%	44%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	3%	2%	1%	65%	29%	100%	3.300
West-Friesland	25%	3%	2%	28%	42%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	26%	4%	2%	26%	41%	100%	28.100

	huur			koop			totaal
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	5%	3%	16%	40%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	3%	2%	53%	23%	100%	4.700
West-Friesland	31%	5%	2%	25%	37%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	5%	3%	25%	37%	100%	33.800

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, prijssegmenten, scenario "kleiner en betaalbaarder"

in te lopen tekort	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	59%	11%	5%	9%	15%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	52%	7%	4%	26%	11%	100%	1.400
West-Friesland	56%	10%	4%	14%	16%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700

additioneel 2024-2031	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	31%	4%	2%	19%	44%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	20%	3%	1%	54%	21%	100%	2.800
West-Frieland	24%	3%	1%	29%	42%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	27%	4%	2%	28%	40%	100%	17.700

additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	37%	5%	2%	17%	38%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	4%	2%	45%	18%	100%	4.200
West-Frieland	33%	5%	2%	25%	35%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	34%	5%	2%	25%	34%	100%	23.400

additioneel 2024-2040	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	32%	4%	3%	17%	44%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	3%	2%	1%	65%	29%	100%	3.300
West-Friesland	25%	3%	2%	28%	42%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	26%	4%	2%	26%	41%	100%	28.100

additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur < € 879	huur < € 1.123	huur > € 1.123	koop € 390.000	koop € 390.000	totaal	totaal
Regio Alkmaar	35%	5%	3%	16%	40%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	3%	2%	53%	23%	100%	4.700
West-Friesland	31%	5%	2%	25%	37%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	5%	3%	25%	37%	100%	33.800

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, prijssegmenten, scenario "extra doorstroming"

			huur		koop		totaal
in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	59%	11%	5%	9%	15%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	52%	7%	4%	26%	11%	100%	1.400
West-Friesland	56%	10%	4%	14%	16%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	56%	9%	5%	15%	14%	100%	5.700

			huur		koop		totaal
additioneel 2024-2031	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	31%	9%	4%	29%	26%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	20%	8%	4%	75%	-7%	100%	2.800
West-Frieland	24%	9%	4%	38%	25%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	27%	9%	4%	39%	21%	100%	17.700

			huur		koop		totaal
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	37%	10%	4%	25%	24%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	31%	8%	4%	59%	-1%	100%	4.200
West-Frieland	33%	9%	4%	32%	23%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	34%	9%	4%	33%	19%	100%	23.400

			huur		koop		totaal
additioneel 2024-2040	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	32%	7%	4%	24%	32%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	3%	6%	3%	83%	4%	100%	3.300
West-Friesland	25%	7%	3%	34%	31%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	26%	7%	4%	34%	28%	100%	28.100

			huur		koop		totaal
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	€ 390.000	€ 390.000		
Regio Alkmaar	35%	8%	4%	22%	30%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	18%	6%	3%	66%	6%	100%	4.700
West-Friesland	31%	7%	4%	30%	28%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	7%	4%	31%	26%	100%	33.800

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO, prijspeil 2024

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, woningtypen, trendscenario

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	59%	17%	5%	19%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	39%	23%	8%	29%	100%	1.400
West-Friesland	48%	22%	5%	25%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	50%	20%	6%	24%	100%	5.700
additioneel 2024-2031	**huur app.**	**huur eengez. *)**	**koop app.**	**koop eengez. *)**		**totaal**
Regio Alkmaar	27%	10%	20%	43%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	19%	5%	15%	61%	100%	2.800
West-Frieland	19%	10%	13%	59%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	23%	9%	17%	51%	100%	17.700
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	**huur app.**	**huur eengez. *)**	**koop app.**	**koop eengez. *)**		**totaal**
Regio Alkmaar	33%	11%	17%	38%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	26%	11%	13%	51%	100%	4.200
West-Frieland	27%	13%	11%	49%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	29%	12%	14%	44%	100%	23.400
additioneel 2024-2040	**huur app.**	**huur eengez. *)**	**koop app.**	**koop eengez. *)**		**totaal**
Regio Alkmaar	24%	15%	22%	40%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	5%	1%	22%	72%	100%	3.300
West-Friesland	16%	15%	15%	55%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	19%	13%	19%	48%	100%	28.100
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	**huur app.**	**huur eengez. *)**	**koop app.**	**koop eengez. *)**		**totaal**
Regio Alkmaar	28%	15%	20%	37%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	15%	8%	18%	60%	100%	4.700
West-Friesland	22%	16%	13%	49%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	24%	14%	17%	44%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, woningtypen, scenario "kleiner en betaalbaarder"

	huur		koop		totaal	
in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	59%	17%	5%	19%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	39%	23%	8%	29%	100%	1.400
West-Friesland	48%	22%	5%	25%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	50%	20%	6%	24%	100%	5.700
	huur		koop		totaal	
additioneel 2024-2031	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	28%	9%	26%	37%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	20%	5%	23%	52%	100%	2.800
West-Frieland	20%	9%	18%	53%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	24%	8%	23%	44%	100%	17.700
additioneel 2024-2031	huur		koop		totaal	
+ in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	34%	11%	22%	34%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	26%	11%	18%	44%	100%	4.200
West-Frieland	28%	12%	15%	45%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	30%	11%	19%	39%	100%	23.400
	huur		koop		totaal	
additioneel 2024-2040	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	25%	14%	28%	34%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	7%	0%	32%	61%	100%	3.300
West-Friesland	17%	13%	20%	49%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	20%	12%	26%	42%	100%	28.100
additioneel 2024-2040	huur		koop		totaal	
+ in te lopen tekort	app.	eengez. *)	app.	eengez. *)		
Regio Alkmaar	29%	14%	25%	32%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	16%	7%	25%	52%	100%	4.700
West-Friesland	23%	15%	17%	45%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	25%	13%	22%	39%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO

Ontwikkeling van de woningbehoefte in Noord-Holland Noord, 2024-2040, woningtypen, scenario "extra doorstroming"

in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	59%	17%	5%	19%	100%	2.200
Kop van Noord-Holland	39%	23%	8%	29%	100%	1.400
West-Friesland	48%	22%	5%	25%	100%	2.100
Noord-Holland Noord	50%	20%	6%	24%	100%	5.700
additioneel 2024-2031	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	38%	7%	42%	13%	100%	9.350
Kop van Noord-Holland	33%	0%	42%	26%	100%	2.800
West-Frieland	30%	6%	35%	29%	100%	5.550
Noord-Holland Noord	34%	6%	40%	20%	100%	17.700
additioneel 2024-2031 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	42%	9%	35%	14%	100%	11.550
Kop van Noord-Holland	35%	8%	31%	27%	100%	4.200
West-Frieland	35%	11%	27%	28%	100%	7.650
Noord-Holland Noord	38%	9%	32%	21%	100%	23.400
additioneel 2024-2040	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	31%	13%	38%	18%	100%	15.650
Kop van Noord-Holland	17%	-4%	50%	37%	100%	3.300
West-Friesland	23%	12%	31%	33%	100%	9.150
Noord-Holland Noord	27%	10%	37%	25%	100%	28.100
additioneel 2024-2040 + in te lopen tekort	huur app.	huur eengez. *)	koop app.	koop eengez. *)		totaal
Regio Alkmaar	34%	13%	34%	18%	100%	17.850
Kop van Noord-Holland	24%	4%	38%	35%	100%	4.700
West-Friesland	28%	14%	27%	32%	100%	11.250
Noord-Holland Noord	31%	12%	32%	25%	100%	33.800

*) of gelijkwaardige alternatieven

Bron: WoON2021, CBS2024, bewerking RIGO

Geplande opleveringen, 2024 t/m 2030, prijsklassen

	huur			koop		onbekend	totaal
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	27.250	22.500	2.750	9.100	11.500	2.400	75.500
Almere-Lelystad	6.800	3.200	750	2.550	4.600	1.800	19.650
Amstelland-Meerlanden	8.200	4.100	4.600	3.450	8.100	2.250	30.700
Gooi en Vechtstreek	2.650	1.150	500	550	2.050	1.750	8.600
Zaanstreek-Waterland	6.400	2.250	1.700	1.500	2.700	6.550	21.100
Zuid-Kennemerland / IJmond	7.000	2.450	3.100	3.600	2.050	1.550	19.750
Totaal MRA	58.250	35.600	13.400	20.750	31.000	16.300	175.300
Kop van Noord-Holland	2.550	600	200	2.150	2.150	1.650	9.250
Regio Alkmaar	2.350	1.100	150	3.250	4.200	8.300	19.350
West-Friesland	3.000	750	200	3.100	2.850	2.100	12.000
Totaal Noord-Holland Noord	7.900	2.400	500	8.500	9.200	12.100	40.600

Bron: Monitor Plancapaciteit, prijspeil 2024

Geplande opleveringen, 2031 t/m 2040, prijsklassen

	huur			koop		onbekend	totaal
	< € 879	< € 1.123	> € 1.123	< € 390.000	> € 390.000		
Amsterdam	9.600	8.350	100	3.200	4.200	1.250	26.750
Almere-Lelystad	4.450	1.500	1.100	3.850	3.900	20.250	35.050
Amstelland-Meerlanden	4.950	1.900	2.300	2.400	5.100	1.000	17.700
Gooi en Vechtstreek	-	-	-	-	-	-	-
Zaanstreek-Waterland	1.850	350	100	250	450	11.400	14.450
Zuid-Kennemerland / IJmond	3.000	700	800	3.450	1.950	1.250	11.150
Totaal MRA	23.900	12.750	4.450	13.150	15.650	35.200	105.050
Kop van Noord-Holland	650	250	100	650	600	850	3.100
Regio Alkmaar	50	-	-	100	100	8.850	9.100
West-Friesland	900	100	50	1.200	950	2.250	5.400
Totaal Noord-Holland Noord	1.600	300	150	1.950	1.650	11.950	17.600

Bron: Monitor Plancapaciteit, prijspeil 2024

Geplande opleveringen, 2024 t/m 2030, woningtype

	eengezins	appartement	onbekend	totaal
Almere-Lelystad	4.950	11.500	3.200	19.650
Amstelland-Meerlanden	5.100	22.550	3.000	30.700
Amsterdam	-	75.500	-	75.500
Gooi en Vechtstreek	1.000	4.800	2.800	8.600
Zaanstreek-Waterland	3.750	13.150	4.200	21.100
Zuid-Kennemerland / IJmond	1.200	7.050	11.500	19.750
Totaal MRA	16.050	134.500	24.750	175.300
Kop van Noord-Holland	4.650	2.800	1.850	9.250
Regio Alkmaar	3.900	7.600	7.850	19.350
West-Friesland	3.950	5.550	2.550	12.000
Totaal Noord-Holland Noord	12.450	15.950	12.200	40.600

Bron: Monitor Plancapaciteit

Geplande opleveringen, 2031 t/m 2040, woningtype

	eengezins	appartement	onbekend	totaal
Almere-Lelystad	3.350	3.200	28.500	35.050
Amstelland-Meerlanden	3.900	11.300	2.500	17.700
Amsterdam	-	26.750	-	26.750
Gooi en Vechtstreek	-	-	-	-
Zaanstreek-Waterland	600	2.900	10.900	14.450
Zuid-Kennemerland / IJmond	700	5.050	5.400	11.150
Totaal MRA	8.550	49.200	47.300	105.050
Kop van Noord-Holland	1.350	700	1.000	3.100
Regio Alkmaar	150	-	8.950	9.100
West-Friesland	1.750	2.300	1.400	5.400
Totaal Noord-Holland Noord	3.250	3.000	11.350	17.600

Bron: Monitor Plancapaciteit



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.J. Visser
BEL/WSO

Telefoonnummer +31235143610
visserj@noord-holland.nl

Verzenddatum

03 APR. 2025

Kenmerk
WSO20250401JV01

Uw kenmerk

Betreft: Adviesgroep STOER

Geachte leden,

Afgelopen vrijdag 28 maart heeft gedeputeerde Jelle Beemsterboer besloten niet langer zitting te nemen in de adviesgroep STOER. Met deze brief wordt toegelicht waarom dit besluit is genomen. Op dinsdag 1 april is dit besproken tijdens de vergadering van GS.

Een paar dagen daarvoor kreeg de gedeputeerde een voorlopige versie van het conceptrapport van de adviesgroep met de vraag om uiterlijk dinsdag 1 april in te stemmen met de inhoud. Die versie bleek op een aantal punten strijdig met het beleid en de standpunten van de provincie Noord-Holland. De gedeputeerde heeft er vervolgens afstand van genomen en na overleg met de voorzitter van de STOER-adviesgroep, Friso de Zeeuw, gevraagd zijn naam te verwijderen van het conceptrapport en van de website van het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Het conceptrapport wordt op dit moment gefinaliseerd. Daar de gedeputeerde niet langer betrokken is bij de adviesgroep, heeft deze daar geen zicht op. De adviesgroep deelt het eindrapport op in twee fases. Een conceptrapport voor fase 1 wordt op 2 april 2025 op de website www.volkshuisvestingnederland.nl gepubliceerd. Partijen kunnen tot 11 april 2025 op dit conceptrapport reageren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
J. Olthof

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

Aan: [redacted]
Directeur-bestuurder Woningstichting Den Helder

Woningstichting Den Helder
Middenweg 159, 1782 BE Den Helder

Den Helder, 4 april 2025

Onderwerp: Steun aan de ingezette koerswijziging – uitnodiging tot gesprek

Geachte [redacted]

De recente ontwikkelingen rond Woningstichting Den Helder en de berichtgeving daarover in de media zijn voor onze fractie van Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp een belangrijke aanleiding om ons tot u te richten.

Wij willen u een hart onder de riem steken en uitspreken dat wij de koerswijziging die nu wordt ingezet, als bijzonder hoopgevend en noodzakelijk beschouwen. De nieuwe richting die zichtbaar wordt sinds het vertrek van de vorige directie en uw benoeming als directeur-bestuurder, sluit nauw aan bij waar wij ons als partij al jarenlang voor inzetten: terug naar de kerntaak van de woningcorporatie.

Ingrijpen door de Autoriteit Woningcorporaties (AW) achten wij niet alleen terecht, maar ook begrijpelijk gezien de eerdere koers waarbij fors werd geïnvesteerd in grootschalige, prestigieuze projecten die zich onvoldoende richtten op de bestaande woonvraag in Den Helder. De kern van sociale volkshuisvesting raakte daarmee onder druk.

De heroverweging van projecten zoals het Dijkkwartier, Landgoed Langevliet en deelname aan het warmtenet in De Schooten zien wij als verstandige keuzes. Deze projecten vragen grote investeringen die niet gestoeld zijn op de hulpvraag of demografie in onze gemeente. Woningcorporaties horen in onze ogen geen projectontwikkelaars te zijn, maar bondgenoten van mensen die aangewezen zijn op betaalbare, toegankelijke woningen in het sociale en middensegment.

Wij nemen nadrukkelijk afstand van de recente reactie van het college van burgemeester en wethouders, zoals ook verwoord in het krantenartikel van 4 april 2025. De opstelling van het college – waarin men juridisch vasthoudt aan oude prestatieafspraken zonder ruimte te laten voor maatschappelijke heroverweging – sluit niet aan bij de realiteit van vandaag. Wij kunnen ons juist volledig vinden in de koers die uw organisatie nu voor ogen heeft.

Het getuigt van leiderschap om keuzes te durven herzien als blijkt dat eerdere plannen niet in het belang zijn van de doelgroep waarvoor u verantwoordelijk bent. De hernieuwde focus op sociale woningbouw, risicobeheersing en betaalbaarheid past bij de opdracht van een woningcorporatie en bij de behoeften van onze inwoners.

Omdat wij als Behoorlijk Bestuur niet alleen de grootste partij zijn sinds de laatste verkiezingen, maar bovendien stevig blijven groeien in vertrouwen en achterban, achten wij het waardevol om met u in gesprek te gaan. Naar verwachting zullen wij bestuurlijke verantwoordelijkheid gaan dragen na de verkiezingen van 2026.

Wij doen u dan ook graag het aanbod voor een vrijblijvend en open gesprek over hoe wij – ieder vanuit onze rol – kunnen bijdragen aan een sociale, realistische en toekomstgerichte volkshuisvesting in Den Helder.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp
[redacted]

Afschrift aan:

- het college van burgemeester en wethouders van Den Helder
- de gemeenteraad van Den Helder
- de commissaris van de Koning in Noord-Holland, de heer A. van der Dijk
- de media (persbericht)

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	18385
Extern Zaak ID	2395066
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2025
Agendapunt	11.e
Titel	Wonen: Intrekking Uitvoeringsregeling woonakkoorden 2021 (Ruimte C-agenda 12-05-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 mei 2025**

Toelichting

Ter ondersteuning van gemeenten bij de uitvoering van nieuwe afspraken is een nieuwe Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 vastgesteld op 25 maart 2025. Deze geldt als vervanging van de oude Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier dhr. R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Mevr. A.H. Orlowski
BEL/WSO

Telefoonnummer +31235143723
orlowskia@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 APR 2025

Kenmerk
2395066/2395486

Uw kenmerk

Betreft: Besluit intrekking Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021

Geachte leden,

Graag informeren wij u dat wij de Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021 hebben ingetrokken.

Op 25 maart 2025 is de nieuwe Uitvoeringsregeling subsidie woondeals Noord-Holland 2025 vastgesteld. Hierover bent u geïnformeerd in de brief met kenmerk 2338070/2349921.

Deze nieuwe uitvoeringsregeling vervangt de oude Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021.

Via deze nieuwe uitvoeringsregeling kunnen gemeenten ondersteuning krijgen bij het actualiseren en uitvoeren van woondeals en het opstellen en uitvoeren van (deelregionale) volkshuisvestingsprogramma's.

Het resterende bedrag van de oude uitvoeringsregeling – het overgebleven plafond - is overgeheveld naar algemene middelen. De specifieke middelen, die voor de nieuwe regeling zijn ingezet, komen van het Rijk.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

De intrekking van de Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021 wordt bekend gemaakt in het Provinciaal blad.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

1. Intrekkingsbesluit Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 15 april 2025, nr. 2395066/2395067 tot intrekking van de Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Overwegende dat het gewenst is om in verband met de beëindiging van subsidie in het kader van bezuinigingen de Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021 in te trekken;

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

Besluiten:

Artikel 1

De Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021 wordt ingetrokken.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, 15 april 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris.

Met algemene stemmen aanvaard

Motie Schiphol - zaak Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder

De Gemeenteraad van Uithoorn, in vergadering bijeen op 30 januari 2025;

Constaterende dat:

- de geluidsnormen op handhavingspunt 25 (Uithoorn) in 2023 en 2024 opnieuw zijn overschreden en de overschrijdingen al jarenlang worden gedoogd;
- een groot deel van onze inwoners ernstige hinder ondervindt van geluidsoverlast en uitstoot van vliegverkeer;
- de oorzaak daarvan met name ligt in de grote toename van het aantal starts van de Aalsmeerbaan sinds de invoering van het NNHS;
- de rechtbank Den Haag op 20 maart 2024 in een door de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder aangespannen procedure onder andere heeft geoordeeld dat:
  - de Staat onrechtmatig handelt door de geldende wet- en regelgeving met betrekking tot de geluidshinder rond Schiphol niet te handhaven;
  - de rechter de Staat heeft opgedragen de geldende wet- en regelgeving te handhaven, nieuwe wet- en regelgeving op te stellen na een correcte weging van alle belangen ("fair balance") en een effectieve vorm van rechtsbescherming in het leven te roepen;
- de Staat inmiddels hoger beroep heeft aangetekend tegen het vonnis en diverse vliegtuigmaatschappijen, Schiphol en IATA mee willen doen in het hoger beroep;

Spreekt uit dat:

- de juridische procedure van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder ook voor de inwoners van gemeente Uithoorn van groot belang is;
- de raad daarom adhesie betuigt aan de juridische procedure van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder;

En verzoekt het college:

- de minister van I&W met klem op te roepen de uitspraak van de rechtbank van 20 maart 2024 onverkort uit te voeren;
- de leden van de commissie I&W van de Tweede Kamer, Provinciale en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) een afschrift van deze motie toe te sturen.

en gaat over tot de orde van de dag.

Leonie de Boer-Bezuijen
Gemeentebelangen

Judith Beuse
DUS!

Els Gasseling
PvdA

Groen Uithoorn
Jeroen Albers

VVD
Nick Bergman

CDA
Nico Tijsterman

STEMMING

	GB	DUS!	VVD	CDA	PvdA	GU
VOOR	7	5	4	1	2	1
TEGEN						

Van: Ferry Hoekstra <Ferry.Hoekstra@uithoorn.nl>
Verzonden: zaterdag 15 maart 2025 10:19
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: Aangenomen motie gemeenteraad Uithoorn

Geachte statengriffie,

Op verzoek van de gemeenteraad van de gemeente Uithoorn stuur ik u een afschrift van de motie waarin de raad adhesie betuigt aan de juridische procedure van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder. In de vergadering van 30 januari 2025 heeft de gemeenteraad deze motie in unanimiteit aangenomen. Ik verwijs graag naar de motie, de tekst spreekt voor zich.

Hoogachtend,

Ferry Hoekstra
Wethouder gemeente Uithoorn

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 92 – 25 maart 2025)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen in de samenwerking binnen de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Fietsen van Amsterdam naar Almere: vergelijking MRA Doorfietsroutes met regio Kopenhagen in Het Parool
- Drinkwater voegt zich in rij van ruimtevragers in regio Amsterdam
- Noord-Hollandse gedeputeerde Rommel presenteert circulaire green deal tijdens Intelligent Cities Challenge
- Opnieuw meer stroom uit zon en wind: helft elektriciteit in 2024 van hernieuwbare bronnen
- Bestuurlijke bijeenkomst duurzaamheid geeft inspiratie voor circulaire actietafels
- Woning in MRA ruim € 140.000,- duurder dan landelijk gemiddelde
- Aantal misdrijven in MRA onder landelijk gemiddelde

Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms

Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de agenda's en verslagen van de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA.

Eén pagina voor Jaarplanning 2025, Termijnagenda en Voortgangsnota

Op de website van de MRA is een speciale pagina gemaakt met daarop de meest actuele Jaarplanning van 2025 (versie 10 feb 2025) en de Termijnagenda en Voortgangsnota (eerste kwartaal 2025). Op de Jaarplanning 2025 treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering (AV):

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
6 juni 2025 (*Raadtafel*)	wo 18 juni 2025 19.30 uur	27 juni 2025 10.00 uur

Het eerstvolgende Bericht aan Raden en Staten wordt aan het eind van volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 93 - 15 april 2025)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen in de samenwerking binnen de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Drukte bij startbijeenkomst Circulaire Deal Bouwmaterialen in MRA, volgende bijeenkomst op 28 mei
- MRA brengt duurzame en innovatieve initiatieven rond toerisme bijeen op Impact Fair
- Aantal attracties in MRA opnieuw toegenomen
- Mijlpaal MRA-Elektrisch: 15.000e openbare laadpunt geopend
- Onderzoek: woningbehoefte in de MRA groeit tot zeker 2040

Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms

Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de agenda's en verslagen van de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA.

Eén pagina voor Jaarplanning 2025, Termijnagenda en Voortgangsnota

Op de website van de MRA is een speciale pagina gemaakt met daarop de meest actuele Jaarplanning van 2025 (versie 10 feb 2025) en de Termijnagenda en Voortgangsnota (eerste kwartaal 2025). Op de Jaarplanning 2025 treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering (AV):

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
6 juni 2025 (*Raadtafel*)	wo 18 juni 2025 19.30 uur	27 juni 2025 10.00 uur

Het eerstvolgende Bericht aan Raden en Staten wordt aan het eind van volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.